



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget

Deres ref

Vår ref

Dato

25/1454-

24. april 2025

Vurdering av Dokument 8:142 S (2024-2025) om å innføre et moratorium på nedbygging av myr til utbyggingsformål

Jeg viser til Dokument 8:142 S (2024-2025) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Ola Elvestuen, Ingvild Wettrhus Thorsvik og Alfred Jens Bjørlo om å innføre et moratorium på nedbygging av myr til utbyggingsformål, som ligger til behandling i energi- og miljøkomiteen. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart innføre et moratorium på nedbygging av myr til utbyggingsformål. Moratoriet gjelder inntil Stortinget har behandlet nytt lovforslag om forbud mot nedbygging av myr.»

Nærmere vurdering av forslaget

Myr er en naturtype som er svært viktig for klima, klimatilpasning og naturmangfold. Særlig fører nedbygging av myr til store klimagassutslipp, da myr kan inneholde store karbonlagre som har bygget seg opp over flere tusen år. Videre er myr viktig for mange arter, blant annet fugler, insekter og moser. Jeg deler representantenes engasjement for myr. Omtrent 9 % av Norges landareal er myr.

Som representantene viser til fattet Stortinget i desember 2022 et vedtak (nr. 108) som ber regjeringen legge frem et forbud mot nedbygging av myr i løpet av 2023. På bakgrunn av dette har Miljødirektoratet utredet et forslag til forbud mot nedbygging av myr.

Miljødirektoratets forslag ble levert 1. desember 2023. Miljødirektoratet foreslår et forbud plassert i naturmangfoldloven, og at unntak fra forbudet kan vedtas gjennom dispensasjon fra Statsforvalteren.

Et forbud mot nedbygging av myr vil være et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslipp og tap av naturmangfold fra nedbygging av myr i Norge. Regjeringen tar sikte på å sende et forslag til forbud mot nedbygging av myr på høring før sommeren 2025.

Samtidig vil et strengt forbud mot nedbygging av myr være et inngripende virkemiddel, både overfor utbyggere og kommuner. De fleste beslutninger om arealbruk i Norge fattes i dag gjennom kommunale planprosesser, som skal sikre bred involvering fra statlige, kommunale og private aktører før planer blir vedtatt. Dette er noe av bakgrunnen for at vi har sett behov for videre utredninger av forbudet.

Representantforslaget ber regjeringen umiddelbart innføre et moratorium på nedbygging av myr til utbyggingsformål. I utgangspunktet mener jeg det er fornuftig å vurdere løsninger som kan redusere nedbygging av myr i påvente av et eventuelt forbud. Samtidig mener jeg at dersom det skal vurderes midlertidige tiltak, bør disse i så fall vurderes innenfor det eksisterende systemet for beslutninger om arealbruk, som nasjonale forventninger, statlige planretningslinjer og innsigelsesinstituttet. Regjeringen har blant annet nylig vedtatt nye statlige planretningslinjer for energi og klima og for arealbruk og mobilitet som inneholder bestemmelser om nedbygging av karbonrike arealer, som myr. Videre arbeider vi med en revisjon av rundskrivet T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet, som blant annet skal legges til grunn for miljøforvaltningens innsigelsespraksis.

Et lovforslag vil inneholde en dispensasjonsbestemmelse eller tilsvarende innretning som oppstiller tydelige vilkår for når det er behov for unntak fra forbudet, for å ta hensyn til utbygging av samfunnskritisk infrastruktur og andre arealer med høy verdi, i tråd med anmodningsvedtaket fra 2022. Dersom vi midlertidig forbyr all nedbygging av myr, uten noen mulighet for å gjøre unntak, tror jeg konsekvensen i en del tilfeller kan bli at utbyggingen bare flyttes til andre naturtyper eller jordbruksarealer.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1614-

Dato
29. april 2025

Svar på representantforslag 177 S (2024-2025) om en klimaplan som virker, kutter utslipp og gjør det mulig å omstille Norge

Jeg viser til brev den 11. april 2025 om at Energi- og miljøkomiteen har til behandling Dokument 8:177 S (2024-2024) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Sveinung Rotevatn, Ola Elvestuen, Alfred Jens Bjørlo, Ingvild Wettrhus Thorsvik og André N. Skjelstad, om en klimaplan som virker, kutter utslipp og gjør det mulig å omstille Norge.

Det bes om min vurdering av forslaget, som består av 43 punkter. Under følger vurderinger knyttet til disse forslagene. Jeg viser også til stortingsmeldingen om klima som regjeringen nylig la frem. I meldingen legger regjeringen rammene for klimapolitikken mot 2035, på vei mot lavutslippssamfunnet. Meldingen skal til behandling i Stortinget og det er naturlig å se forslagene i sammenheng med dette. I klimameldingen staker regjeringen ut kursen for klimapolitikken fram mot nytt Parismål i 2035, og videre mot lavutslippssamfunnet i 2050. Vi legger vekt på hvordan klimapolitikken kan støtte opp under effektiv bruk av ressurser og rettferdig omstilling. Vi omtaler kommunenes rolle i omstillingen, framtidens matsystem og kompetanse- og kunnskapspolitikken på vei mot lavutslippssamfunnet.

Regjeringen skal fortsette å telle tonn samtidig som vi teller penger. Klimastatus- og plan, Grønn bok, vil bygge videre på hovedgrepene i klimameldingen. Planen legges frem sammen med statsbudsjettet hvert år og viser hvordan vi skal nå de lovfestede klimamålene.

Forslagene:

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag til en oppdatert opptrappingsplan for CO₂-avgiften til minst 3 000 kroner (2020-kroner) per tonn innen 2030, hvor provenyet fra avgiftsøkningen kan brukes til å redusere andre skatter og avgifter.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Regjeringen er opptatt av å føre en forutsigbar og troverdig opptrappingsplan for klimaavgiftene, slik at bedrifter og husholdninger kan ta informerte beslutninger. Det reduserer risikoen for feilinvesteringer og gir grunnlag for en forutsigbar og effektiv klimapolitikk. Gjeldende opptrappingsplan for klimaavgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp frem mot 2030, er allerede en ambisiøs plan. Ev. justeringer i planen vurderes sammen med øvrig virkemiddelbruk ifm. utarbeidelse av en oppdatert klimaplan som presenteres i Klimastatus og -plan for 2026.

Departementet viser til kap. 3.2.3 i klimameldingen om tilbakeføring av klimaavgifter.»

2. Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag til justeringer i skatte- og avgiftssystemet for å fremme klimavennlige valg. Gjennomgangen kan blant annet omfatte firmabilbeskatning, trafikkforsikringsavgift, engangsavgift og veibruksavgift, med mål om å sikre at avgiftsnivået og insentivene effektivt bygger opp under målene for til lav- og nullutslippsløsninger.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Regjeringen vurderer endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene.

Skatte- og avgiftssystemet gir allerede betydelige insentiver til å velge lav- og nullutslippsløsninger i transportsektoren. De samlede årlige skattefordelene for elbiler er beregnet til om lag 49 mrd. kroner for 2024, se Prop. 1 LS (2024-2025) Skatter og avgifter 2025, vedlegg 1, boks 1.1.»

3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjeninnføre grunnavgiften på mineralolje.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Grunnavgiften på mineralolje ble innført i 2000 for å unngå at en økning i elavgiften skulle bidra til en overgang fra bruk av elektrisitet til olje i oppvarming. Fra 1. januar 2020 ble det forbudt å fyre med mineralolje til oppvarming av bygninger. Grunnavgiften ble dermed først og fremst en fiskal avgift som omfattet drivstoff til bruk i jordbruk, skogbruk samt bygge- og anleggsvirksomhet. Grunnavgiften på mineralolje ble avviklet med virkning fra 1. januar 2023.

Dersom grunnavgiften på mineralolje skal gjeninnføres, må grunnavgiften også omfatte biodiesel, se omtale i Prop. 1 LS (2022-2023) Skatter, avgifter og toll 2023, punkt 8.2.2.

Dersom formålet med forslaget er å øke avgiftene på fossile drivstoff, vil det være mer målrettet å øke CO2-avgiften enn å gjeninnføre grunnavgiften.»

4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne merverdiavgiften på frukt og grønt.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Formålet med merverdiavgiften er å skaffe staten inntekter. Merverdiavgiften er ikke egnet til å ivareta andre hensyn som for eksempel fordeling, kosthold eller miljø. Generelt er det lite målrettet å gi støtte gjennom merverdiavgiftssystemet. Reduserte merverdiavgiftssatser treffer gjerne langt flere enn gruppen som ønskes tilgodesett. Alle som kjøper eller selger varen med redusert sats, støttes, og det er uklart hvordan støtten fordeler seg mellom kjøper og selger. Eventuell støtte kan målrettes bedre gjennom direkte bevilgninger på budsjettets utgiftsside. Fritak og særordninger kompliserer dessuten systemet og øker de administrative byrdene for de næringsdrivende.

Merverdiavgiftsutvalget skrev i NOU 2019: 11 *Enklere merverdiavgift med én sats* at det er vesentlige utfordringer ved redusert merverdiavgiftssats for frukt og grønt. Utvalget pekte på at redusert sats for frukt og grønt vil skape en rekke avgrensnings- og kontrollproblemer. Utvalget viste til at dersom frukt og grønt skal ha en lavere sats enn andre matvarer, må begrepet avgrenses og defineres. Det må tas stilling til om fritaket bare skal gjelde fersk frukt og grønnsaker, eller om det også skal omfatte hermetiske, tørkede og frosne produkter. Det samme gjelder frukt og grønnsaker som ingrediens i andre varer, blant annet grønnsakssupper, juicer, vegetarburgere, skinkesalat mv.

Utvalget mente at det kan være vanskelig å begrunne hvorfor forbruket av frukt og grønnsaker skal stimuleres fremfor andre helsebringende og næringsrike matvarer, for eksempel nøkkelhullsprodukter, tran, fisk, medisiner og vitaminer.»

5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne merverdiavgiften på kortidsutleie av el-biler.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Merverdiavgiften er en av statens viktigste inntektskilder. Den fungerer best når det er færrest mulig unntak fra den generelle regelen om 25 prosent merverdiavgift på forbruk av varer og tjenester. Elbiler er imidlertid fritatt for merverdiavgift for prisen opp til 500 000 kroner. Merverdiavgiftsfritaket for elbiler har vært et sentralt virkemiddel for å nå målet om at alle nye biler skal være elektriske i 2025. Elbilandelen er nå over 90 pst. Dette innebærer at elbil målet for personbilsalget i praksis er nådd.

Merverdiavgiftsfritaket innebærer at forbruket av elbiler er subsidiert fremfor annet forbruk. Nå som nær alle nye biler er elbiler har fritaket blitt en generell støtteordning til kjøp av biler. Det innebærer at staten subsidierer kjøp av personbiler fremfor annet forbruk, herunder mer

miljøvennlig transport som kollektivtransport og sykkel. Et slik system er verken økonomisk eller miljømessig bærekraftig. Støtten til kjøp av elbiler må over tid trappes ned.»

6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne merverdiavgiften på reparasjon av klær, elektronikk og husholdnings- og fritidsvarer.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Formålet med merverdiavgiften å skaffe inntekter til staten. Det gjøres mest effektivt når avgiften legges på et bredt grunnlag med få unntak og lave satser. Reduserte satser og fritak fra merverdiavgift reduserer inntektene til staten, skaper avgrensingsproblemer og øker de administrative kostnadene for både de næringsdrivende og myndighetene. Omfanget av særordninger som fritak og reduserte satser bør derfor begrenses. Flere ekspertutredninger har anbefalt å avvikle alle fritak og reduserte satser, og dermed rendyrke avgiften som en skatt som skal skaffe staten inntekter, se NOU 2019: 11 *Enklere merverdiavgift med én sats* og NOU 2022: 20 *Et helhetlig skattesystem*.

Omsetning av reparasjonstjenester er i likhet med de fleste andre varer og tjenester, herunder nyproduserte varer, ilagt merverdiavgift med alminnelig sats. Det er dermed ingen skjevheter i merverdiavgiftssystemet som medfører at det produseres for lite reparasjonstjenester eller for mye nye varer.

Det høye lønnsnivået i Norge gjør det grunnleggende vanskelig for reparatører her å konkurrere mot produsenter av nye varer i lavkostland. Det forsterkes av at lavkostland gjerne har svak miljøregulering, og at miljøkostnadene ved internasjonal transport ikke er priset. En reduksjon i merverdiavgiftssatsen for reparasjonstjenester vil ikke være tilstrekkelig for å oppveie disse faktorene.

Redusert merverdiavgift for reparasjonstjenester har ingen betydning for kjøpere som enten har rett til fradrag eller kompensasjon for inngående merverdiavgift. Dette gjelder i stor grad både næringsdrivende og offentlig virksomhet. Det finnes mer effektive virkemidler for å ivareta miljøhensyn enn særordninger i merverdiavgiftssystemet, for eksempel miljøavgifter eller støtte over statsbudsjettets utgiftsside. Tiltak i merverdiavgiften for å fremme en mer sirkulær økonomi må derfor ses i sammenheng med andre mulige virkemidler, og jeg vil også i denne sammenheng trekke frem ekspertgruppen om sirkulær økonomi som regjeringen har satt ned.

Erfaringer fra andre land som har redusert merverdiavgiftssats på reparasjoner, viser begrenset måloppnåelse fordi en del produkter ikke kan repareres og en del produkter har lav pris. I tillegg vil måloppnåelsen avhenge av i hvilken grad avgiftsreduksjonen veltes over i prisene til forbrukeren. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om redusert merverdiavgift på reparasjonstjenester nå.

Regjeringen la 14. mars 2024 frem Handlingsplan for en sirkulær økonomi. Samtidig ble det oppnevnt en ekspertgruppe for utredning av virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter.

Ekspertgruppen fikk i mandatet blant annet i oppgave å «gjøre en helhetlig utredning av virkemidler som kan fremme sirkulære aktiviteter som gir bedre utnyttelse av fornybare og ikke-fornybare ressurser, bærekraftig produksjon og forbruk, og økt verdiskaping.» Virkemidler for å fremme reparasjoner ligger innenfor ekspertgruppens mandat. Når rapporten for ekspertgruppen om sirkulære virkemidler foreligger, vil regjeringen vurdere anbefalingene for å fremme en mer sirkulær økonomi.»

7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke skattefri grense for utleie av egen fritidsbolig til 50 000 kroner.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Regjeringen vurderer endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. Grensen for skattefri utleie av egen fritidsbolig ble økt fra 10 000 kroner til 15 000 kroner fra 2015.»

8. Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag til justeringer i skatte- og avgiftssystemet for å fjerne unødvendige hindringer og gjøre det mer lønnsomt med gjenbruk.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Regjeringen vurderer endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene.

Regjeringen la 14. mars 2024 frem Handlingsplan for en sirkulær økonomi. Samtidig ble det oppnevnt en ekspertgruppe for utredning av virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter. Ekspertgruppen fikk i mandatet blant annet i oppgave å «gjøre en helhetlig utredning av virkemidler som kan fremme sirkulære aktiviteter som gir bedre utnyttelse av fornybare og ikke-fornybare ressurser, bærekraftig produksjon og forbruk, og økt verdiskaping.» Virkemidler for å fremme gjenbruk ligger innenfor ekspertgruppens mandat. Regjeringen vil vurdere oppfølging av ekspertgruppens anbefalinger etter at ekspertgruppen har avgitt sin rapport.»

9. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi lastebiler og varebiler, som er nullutslipp eller går på biogass, tilgang til kollektivfeltene.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren, som har gitt følgende svar: «Statens vegvesen har sendt på høring et forslag om endring av reglene for bruk av kollektivfelt, der det foreslås at elektriske varebiler og elektriske lastebiler får tilgang. I forslaget peker Statens vegvesen på behovet for å stimulere elektriske varebiler og elektriske lastebiler for å øke omstillingstakten. Frist for høringsinnspill er 30 april 2025.»

10. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et nasjonalt bompengefritak for lastebiler og varebiler som er nullutslipp eller går på biogass.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren, som har gitt følgende svar: «Tunge nullutslippskjøretøy er i praksis fritatt for betaling av bompenger. Iht. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 heter det at regjeringen ikke vil åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i perioden frem til 2030. Når det gjelder tunge kjøretøy som går på biogass og nullutslipps-varebiler, vises det til omtale av anmodningsvedtak nr. 35, punkt 14 (2021-2022) og nr. 757 (2021-2022) i Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet. Det fremgår her at det er åpnet for at lokale myndigheter, både i og utenfor byområder, kan fastsette fritak for betaling av bompenger eller redusert bompengetakst for disse kjøretøyene. I tråd med bompengepolitikken generelt er det lagt opp til en ordning der bompengetakstene fastsettes med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak.»

11. Stortinget ber regjeringen styrke Enovas tilskuddsordninger for å sikre 50 prosent utslippskutt i transportsektoren innen 2030.

Svar: Enova har en betydelig bevilgning i årene fremover, og handlingsrommet for å støtte prosjekter i transportsektoren med medfølgende behov for eventuell ytterligere bevilgning vil avhenge av teknologiske og markedsmessige muligheter, det vil si tilgangen på kjøretøy og annen teknologi, og andre rammebetingelser. Den nye styringsavtalen sier at Enova skal først og fremst prioritere utslippsreduksjoner innenfor innsatsfordelingsforordningen, så innenfor gjeldende budsjettammer vil Enova ha et sterkt fokus på transportsektoren. Eventuelle endringer i bevilgninger til Enova vurderes i arbeidet med de årlige statsbudsjettene.

12. Stortinget ber regjeringen styrke Enovas tilskuddsordninger for å sikre et godt landsdekkende utbygget nett av hurtigladere.

Svar: Enova har faglig frihet og fleksibilitet til å prioritere mellom sektorer og løsninger, innenfor rammen av styringsavtalen. Enova har valgt på faglig grunnlag å ikke lengre støtte hurtiglading til personbil, da dette vurderes å best utvikles på kommersiell basis, men har en pågående innsats rettet mot lading for tungtransport. Det vises også til den nasjonale ladestrategien hvor regjeringen legger opp til at utbyggingen av ladeinfrastruktur i utgangspunktet skal være markedsdrevet ([lenke her](#)) og NOBIL-databasen med oversikt over utbredelsen av hurtigladere i Norge og Norden. Eventuelle endringer i bevilgninger til Enova vurderes i arbeidet med de årlige statsbudsjettene.

13. Stortinget ber regjeringen i en tilleggssavtale gi Enova ansvar for å etablere et nasjonalt nett av fyllestasjoner for flytende biogass og hydrogen.

Svar: Enova har i dag et program rettet mot fyllestasjoner for tunge hydrogenkjøretøy, og støtter produksjon av biogass som per i dag anses å være den største barrieren for økt bruk. Høye kostnader er den viktigste barrieren for økt biogassproduksjon. I tillegg er det fortsatt barrierer forbundet med å utnytte bioest som biogjødsel. Tilgang på flere råstoffer vil være

viktig for å realisere produksjonspotensialet framover. Eventuelle endringer i bevilgninger til Enova vurderes i arbeidet med de årlige statsbudsjettene.

14. Stortinget ber regjeringen gjennomgå og revidere metode- og beslutningsverktøyene som brukes i transportplanlegging, herunder i arbeidet med Nasjonal transportplan, slik at de er i tråd med Norges klima- og miljømål.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren, som har gitt følgende svar: «Arbeidet med underlaget for Nasjonal transportplan 2025–2036 viste at det er utfordrende å beregne hva som skal til for å få en transportetterspørsel som gir kraftige nok kutt i klimagassutslipp fra transport, jf. målet i klimaloven om at klimagassutslippene i 2050 skal reduseres i størrelsesorden 90 til 95 prosent fra utslippsnivået i referanseåret 1990. Regjeringen varslet derfor i Nasjonal transportplan at den vil sette i gang et arbeid med å forbedre de analytiske metodene. Dette skal sikre at neste melding om Nasjonal transportplan i enda større grad utformes med sikte på at Norge skal redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Slik kan transportplanen bidra til at vi ivaretar våre internasjonale forpliktelser knyttet til klima og natur, og når målet i klimaloven.

Som en oppfølging av dette ga Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet i september 2024 et oppdrag til transportvirksomhetene om å forbedre det faglige grunnlaget for å vurdere måloppnåelse og fremtidig transportetterspørsel. Formålet med oppdraget er å videreutvikle dagens fremsynsmetodikk, samt å utvikle tilbakeskrivingsmetodikk mht. oppnåelse av de nasjonale klimamålene. Oppdraget har frist høsten 2025.

Regjeringen er også i gang med å etablere den nye forskningssenterordningen Transport 2050. Senterordningen skal bidra til mer kunnskap om hvordan transportsektoren bør utvikles for å nå målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050, og hvordan transportsektoren vil påvirkes av ulike typer sjokk og endringer i rammebetingelser.

Se for øvrig nærmere omtale av regjeringens arbeid med metodeutvikling i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2035 kapittel 3 og 9.5.2, og Meld. St. 25 (2024–2025) Klimamelding 2035 – på vei mot et lavutslippssamfunn kapittel 6.8.4.»

15. Stortinget ber regjeringen redusere prisen på togreiser med minst ti prosent.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren, som har gitt følgende svar: «Forslaget om å redusere prisene på togbilletter med minst 10 % vil, basert på innrapporterte kollektivtall for 2023, gi et anslått offentlig finansieringsbehov på omtrent 270 millioner kroner per år, regnet ut fra at brukerbetalingen på tog utenfor takstsamarbeidsområdene var 4,13 mrd. kroner (målt i 2025-kroner). Det er imidlertid viktig å påpeke at rundt 80 % av togreisene skjer innenfor områder med takstsamarbeid, hvor fylkeskommunene fastsetter prisene, ikke staten. Derfor vil gjennomføring og finansieringskostnad avhenge av forhandlinger med både

togoperatører og fylkeskommuner dersom prisreduksjonen også skal omfatte disse områdene.»

16. Stortinget ber regjeringen legge fram en forpliktende plan for nullutslippsløsninger på ikke-elektrifiserte togstrekninger.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren, som har gitt følgende svar: «Det er gjennomført en konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU Green) som vurderer lønnsomheten ved innføring av alternative fremdriftsteknologier som batteri og hydrogen, herunder også hybride alternativer, i kombinasjon med kontaktledningsanlegg. Konseptvalgutredningen er kvalitetssikret (KS1) og sluttrapporten ble levert 1. mars 2024. Samferdselsdepartementet jobber nå med å følge opp rapportene og vil komme tilbake til saken på egnet måte. I NTP 2025-2036 er det prioritert 100 millioner 2024-kroner til elektrifisering (KVU Green) i første seksårsperiode og 5,9 milliarder 2024-kroner i andre seksårsperiode.

I 2025 er det satt av 25 millioner kroner til videre planlegging for elektrifisering av Trønderbanen mellom Stjørdal og Steinkjer, med sikte på at dette tas i bruk i 2030. Elektrifiseringen av Stjørdal-Steinkjer reduserer ett av de største gjenværende utslippene i jernbanesektoren og bidrar til at over halvparten av reisene som i dag skjer på ikke-elektrifiserte strekninger, blir nullutslippsreiser.»

17. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om krav til nullutslipp eller biogass i offentlige anskaffelser av transporttjenester.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren, som har gitt følgende svar: «Det er innført nullutslippskrav til offentlige anskaffelser av personbiler, varebiler og bybusser. I tillegg er det innført nullutslippskrav til ferjer og ferjetjenester. For anleggsplasser i transportsektoren gjennomføres det pilotprosjekter for å teste ut bruk av nullutslippsløsninger, mens det i Nasjonal transportplan 2025-2036 er varslet en vurdering av om det kan stilles settes mål eller stilles krav til anleggsplassene. Ytterligere kravstilling til transporttjenester rettet mot offentlig sektor bør ev. utredes. Herunder bør det utredes hva ytterligere kravstilling vil treffe av transport utover det som treffes av de kravene som allerede er innført.»

18. Stortinget ber regjeringen prioritere implementeringen av ReFuelEU Aviation i norsk lovverk for å sikre forutsigbare rammevilkår for omstilling i luftfarten.

Svar: Forslaget er forelagt samferdselsministeren. Klima- og miljøministeren har ansvar for ReFuelEU Aviation sammen med Samferdselsministeren og har samlet gitt følgende svar: «Luftfart er en viktig transportform i Norge, og skal luftfarten bidra til oppnåelsen av nasjonale og internasjonale klimamål for 2030 og 2050, er det nødvendig med økt bruk av alternative flydrivstoff, som biodrivstoff av avfall og rester, eller syntetiske drivstoff slik denne forordningen legger opp til. RefuelEU Aviation kan også stimulere til investeringer i produksjon og distribusjon av fornybart flydrivstoff og bidra til å etablere et velfungerende

marked på området. Regjeringen har, i Meld. St. 10 (2022-2023) *Bærekraftig og sikker luftfart*, vist til at man vil vurdere å harmonisere det nasjonale omsetningskravet med det foreslåtte EU-regelverket RefuelEU Aviation. RefuelEU Aviation har koblinger til det reviderte fornybardirektivet (RED II), som Norge ikke har tatt inn. I ReFuelEU Aviation er det blant annet krav om at drivstoffomsetterne som er omfattet av forordningen, og nasjonal myndighet, benytter EUs database for alternative drivstoff (Unionsdatabasen). Videre er innlemmelse av RED II viktig både når det gjelder norske flyselskaper sine praktiske muligheter til å nulltelle alternative flydrivstoff i kvotesystemet og for å få tilgang til støtteordninger for alternative flydrivstoff. Forslag til stortingsvedtak om samtykke til å innlemme RED II i EØS-avtalen er godkjent i statsråd. Det legges opp til at Stortingets samtykke innhentes før beslutning fattes i EØS-komiteen. Regjeringen jobber parallelt med EØS-innlemmelse av RefuelEU Aviation, slik det vises til i Klimameldingen.»

19. Stortinget ber regjeringen styrke støtten til Grønt landtransportprogram.

Svar: Støtte til Grønt landtransportprogram er et budsjettspørsmål. Støttebeløp for 2026 vil komme frem av budsjettet som legges frem i oktober.

20. Stortinget ber regjeringen gjennomgå det regulatoriske rammeverket for fiskefartøy og fjerne unødvendige hindringer i reguleringene, og sørge for at disse ikke utgjør barrierer for innovasjon og reduserte klimagassutslipp fra fiskeflåten.

Svar: Regjeringen vil i tråd med Klimameldingen gjennomgå det regulatoriske rammeverket for fiskefartøy for å gi flåten bedre insentiver til å omstille seg, blant annet med tanke på å muliggjøre økt innfasing av nye teknologier og drivstoff.

21. Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for utslippskutt i fiske.

Svar: Regjeringen vil i første omgang gjennomgå det regulatoriske rammeverket for fiskefartøy, som beskrevet i spørsmål 20. For øvrig vil regjeringen årlig utrede og vurdere nye krav og satsinger innen skipsfarten gjennom Klimastatus- og plan.

22. Stortinget ber regjeringen sikre at Enova oppretter et målrettet støtteprogram for fiskerinæringen.

Svar: Enova har faglig frihet og fleksibilitet til å prioritere mellom sektorer og løsninger, innenfor rammen av styringsavtalen. Enovas ordninger tar ikke utgangspunkt i enkeltnæringer, men innrettes med mål om størst mulig effekt gjennom teknologiutvikling og markedsutvikling på tvers av sektorer. Eksempelvis kan mye av innovasjonen innenfor havbruksnæringen komme fiskerinæringen til gode, uten at de må gå foran og bære den største risikoen. Eventuelle endringer i bevilgninger til Enova vurderes i arbeidet med de årlige statsbudsjettene.

23. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nullutslippskrav i offentlige anskaffelser av hurtigbåter fra 2026.

Svar: Regjeringen varslet i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 at den ikke ville innføre krav til nullutslippshurtigbåter på det tidspunktet, fordi det er stor usikkerhet omkring kostnadene ved nullutslippshurtigbåter, og at forholdene foreløpig ikke ligger til rette for et generelt nullutslippskrav. Isteden ble Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet styrket med 200 mill. kroner i økt tilsagnsfullmakt i statsbudsjettet for 2025 for å legge til rette for grønn omstilling av hurtigbåtsegmentet ved å dekke deler av fylkeskommunenes merkostnader knyttet til omstillingen. Regjeringen varslet samtidig at den tar sikte på å innføre krav til hurtigbåter på et senere tidspunkt. Regjeringen vil årlig utrede og vurdere nye krav og satsinger innen skipsfarten gjennom Klimastatus- og plan.

24. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nullutslippskrav til servicefartøy i havbruksnæringen fra 2027.

Svar: Regjeringen tar sikte på å sende et forslag til klimakrav til servicefartøy i havbruksnæringen på høring rundt sommeren 2025 og å fastsette kravene i løpet av året. Det er lite realistisk å stille krav om nullutslipp allerede fra 2027, blant annet på grunn av tiden det vil ta å bygge ut infrastruktur, i tillegg til investeringskostnader. Tidspunkt for ikrafttredelse av klimakrav er del av utredningen som nå gjennomføres og vil bli belyst i høringen, og det er derfor for tidlig å beslutte ikrafttredelsestidspunkt nå.

25. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nullutslippskrav til offshorefartøy fra 2027.

Svar: Regjeringen tar sikte på å sende et forslag til klimakrav til offshorefartøy i petroleumssektoren på høring rundt sommeren 2025 og å fastsette kravene i løpet av året. Det er lite realistisk å stille krav om nullutslipp allerede fra 2027, blant annet på grunn av tiden det tar å bygge skip og på grunn av tilgjengelig teknologi. Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet utreder blant annet hvor raskt nullutslippskrav kan gjennomføres. Spørsmålet vil også bli belyst i høringen. Det er derfor for tidlig å beslutte ikrafttredelsestidspunkt nå.

26. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om krav til overgang til nullutslipp eller biogass i anbud og kontrakter der det i dag benyttes flytende naturgass (LNG).

Svar: Regjeringen vil årlig utrede og vurdere nye krav og satsinger innen skipsfarten gjennom Klimastatus- og plan.

27. Stortinget ber regjeringen utrede et nasjonalt krav om bruk av landsstrøm i skipsfarten, herunder at det vurderes hvilke skip kravet bør gjelde for, for å sikre utslippskutt i sektoren, samt om det er behov for støtte til ytterligere utbygging av landsstrømanlegg.

Svar: Regjeringen vil årlig utrede og vurdere nye krav og satsinger innen skipsfarten gjennom Klimastatus- og plan.

28. Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer nasjonale midler under den europeiske hydrogenbanken.

Svar:

Forslaget er forelagt energiministeren, som har gitt følgende svar:

«Norske aktører kan på lik linje med EU-land delta i utlysninger fra den europeiske hydrogenbanken, samt andre utlysninger under Innovasjonsfondet. Det gjøres løpende vurderinger av om Norge bør sette av nasjonale midler under disse utlysningene, eller om andre ordninger og virkemidler er mer hensiktsmessige. Med bakgrunn i disse vurderingene er det ikke satt av nasjonale midler under utlysningene hydrogenbanken så langt. Norske prosjekter har mottatt betydelige europeiske midler i tidligere tildelinger. Regjeringen har de siste årene hatt en sterk og målrettet satsing på hydrogen og har bevilget store midler til hydrogenområdet. I perioden 2021-2024 har det blitt bevilget 7,6 milliarder kroner til hydrogenformål gjennom det norske virkemiddelapparatet, inkludert Enova, Norges forskningsråd og Innovasjon Norge. Høsten 2024 tildelte Enova blant annet 777 millioner kroner i støtte til fem knutepunkter for hydrogen langs norskekysten, som skal levere drivstoff til maritime fartøy.

På denne bakgrunnen vil jeg anbefale at Stortinget ikke vedtar forslaget.»

29. Stortinget ber regjeringen prioritere implementeringen av FuelEU Maritime i norsk lovverk for å sikre forutsigbare rammevilkår for omstilling i sjøfarten.

Svar: Regjeringen prioriterer implementeringen av FuelEU Maritime i norsk rett.

30. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan utslipp fra fritidsbåter kan reduseres, herunder momsfritak for el-båter, for å gjøre Norge til et ledende land for utvikling av ny elbåt-teknologi på privatmarkedet, etter modell av norsk elbil-politikk.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Formålet med merverdiavgiften er å skaffe inntekter til staten, samtidig som avgiften skal virke nøytralt slik at den ikke påvirker sammensetningen av forbruk og produksjon i økonomien. Dette gjøres ved at merverdiavgiften i utgangspunktet ilegges alle varer og tjenester med en generell sats. Generelt er det mer effektivt å gi direkte støtte på budsjettets utgiftsside enn gjennom særordninger i merverdiavgiftssystemet. Dette er blant annet påpekt i NOU 2019: 11 *Enklere merverdiavgift med én sats* og NOU 2022: 20 *Et helhetlig skattesystem*.

Det er lite målrettet å innføre merverdiavgiftsfritak for elbåter for å kutte klimagassutslipp. Størrelsen på støtten gjennom merverdiavgiftsfritak har ingen sammenheng med

klimagevinsten av å velge elektriske båter, men avhenger av prisen. Store prisforskjeller på båter reflekterer ikke nødvendigvis båtenes klimapåvirkning. For eksempel vil støtten øke jo dyrere innredning en velger, uten at en mer eksklusiv innredning reduserer klimagassutslippene.»

31. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en avgift på mineralgjødsel, hvor formålet er å redusere utslipp av lystgass.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Avgift på mineralgjødsel kan være et effektivt virkemiddel for å redusere utslippene av lystgass i jordbruket. Regjeringen jobber kontinuerlig med og vil komme tilbake til eventuelle grunnlagsutvidelser for klimaavgiftene ifm. de årlige budsjettframleggelsene. Regjeringen har også gjort endringer i gjødselregelverket, herunder en innstramning i kravene til spredning av gjødsel, som kan gi reduserte lystgassutslipp fra sektoren.»

32. Stortinget ber regjeringen styrke Bionova under Innovasjon Norge.

Svar: Økte bevilgninger til klimatiltak i jordbruket gjennom Bionova følges delvis opp i de årlige forhandlingene med jordbruket og delvis gjennom statsbudsjettet.

33. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om modeller for prising av klimautslipp fra jordbruket som gir sterkere økonomiske insentiver til å kutte klimautslipp på norske gårder.

Svar: Forslaget er forelagt finansministeren, som har gitt følgende svar:

«Regjeringen jobber kontinuerlig med og vil komme tilbake til eventuelle grunnlagsutvidelser for klimaavgiftene ifm. de årlige budsjettframleggelsene.»

34. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om krav til at offentlige anskaffelser av mat og måltidstjenester skal være i tråd med kostrådene.

Svar: Helsedirektoratet har utviklet en nasjonal veileder om ernæringshensyn i offentlige anskaffelser av mat- og drikkeprodukter og måltider i offentlige virksomheter som ikke driver heldøgns forpleining. Målet med veilederen er å styrke ernæringshensyn i offentlige anskaffelser av mat- og drikkeprodukter og/eller måltidstjenester. Helsedirektoratet vil utvikle en tilsvarende veileder for virksomheter som driver heldøgnsforpleining.

Regjeringen innførte i januar i 2024 krav til at klima- og miljøhensyn i offentlige innkjøp skal vektes med minst 30 %. Dette kravet gjelder også offentlige innkjøp av mat- og drikkevarer. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring har utformet en veileder som skal hjelpe offentlige oppdragsgivere med å ivareta de nye reglene om klima- og miljøhensyn. I veilederen omtales hvordan reglene kan ivaretas i forbindelse med mat og måltidstjenester,

og der vises det også til at forbruk i tråd med Helsedirektoratet sine kostråd vil kunne bidra til utslippsreduksjoner.

35. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en ordning med en negativ CO₂-avgift, hvor fangst av CO₂ fra omgivelsesluft (DACCS) og fangst av biogene utslipp (bio-CCS eller BECCS) belønnes med 3 000 kroner per tonn.

Svar: Forslaget er forelagt energiministeren, som har gitt følgende svar:

«På oppdrag for Miljødirektoratet har Oslo Economics utredet mulige virkemidler for industriell karbonfjerning. Som oppfølging av Stortingets anmodning (Prop. 1 S (2024-2025), Innst. 2 S (2024-2025), vedtak 90 og 91) har Gassnova, Miljødirektoratet, Enova og Siva fått i oppdrag å utrede forslag til virkemidler for CO₂-håndtering. Regjeringen vil redegjøre for arbeidet i forslag til statsbudsjett for 2026.

På denne bakgrunnen vil jeg anbefale at Stortinget ikke vedtar forslaget.»

36. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en tilskuddsordning for karbonfangst- og lagring på avfallsanlegg ved de store byene.

Svar: Forslaget er forelagt energiministeren, som har gitt følgende svar:

«På oppdrag for Energidepartementet har Oslo Economics og Sintef Energi utredet virkemidler som kan realisere utslippskutt gjennom CO₂-håndtering i norsk industri og avfallsforbrenning. Parallelt har Oslo Economics på oppdrag for Miljødirektoratet utredet virkemidler for industriell karbonfjerning. Som oppfølging av Stortingets anmodning (Prop. 1 S (2024-2025), Innst. 2 S (2024-2025), vedtak 90 og 91) har Gassnova, Miljødirektoratet, Enova og Siva fått i oppdrag å utrede forslag til virkemidler for CO₂-håndtering. Regjeringen vil redegjøre for arbeidet i forslag til statsbudsjett for 2026.

På denne bakgrunnen vil jeg anbefale at Stortinget ikke vedtar forslaget.»

37. Stortinget ber regjeringen styrke Enova under Klima- og miljødepartementet, og sikre at satsingen på punktutslippsprogrammet i industrien forsterkes.

Svar: Fullskala energi- og klimainvesteringer i industrien, eksempelvis innenfor CCS og utslippsfrie kjerneprosesser, er av en betydelig størrelse som i dag langt overgår størrelsen og tidshorisonten på Enovas bevilgning. Enova har i dag en helhetlig satsing mot punktutslipp innenfor sitt handlingsrom, og arbeider kontinuerlig med å videreutvikle denne. Blant annet har Enova det løpende programmet Industri 2050 som støtter utvikling av og investeringer i teknologi som gir vesentlig lavere klimagassutslipp, og programmer for klima- og energisatsinger i industrien med formål om å fremskynde markedsintroduksjon av teknologier som kan bidra til at den nødvendige omleggingen fra fossil til fornybar energibruk i industrien skjer raskere og rimeligere og med mindre belastning på energisystemet enn det som ellers vil skje. I tillegg har Enova støttet en rekke forstudier for karbonfangst, og vurderer det videre behovet for en slik satsing så vel som øvrige programmer som kan bidra til

omstillingen av industrien. Enovas handlingsrom for videre satsing på utslippsreduksjoner i industrien vil henge nært sammen med tilgangen på nødvendig teknologi, generell investeringsvilje og øvrige rammebetingelser. Eventuelle endringer i bevilgninger til Enova vurderes i arbeidet med de årlige statsbudsjettene.

38. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at 100 pst. av den samlede kompensasjonen en virksomhet mottar fra CO₂-kompensasjonsordningen skal brukes på klima- og energieffektiviseringstiltak fra 2026.

Svar: Kraftkrevende industri blir indirekte berørt av EUs klimakvotesystem ved at fossile kraftprodusenter får økte kostnader grunnet kvotekjøp, og dette veltes over i kraftprisene. CO₂-kompensasjonsordningen er ment å delvis kompensere særlig konkurranseutsatt og kraftkrevende industri for økte kraftpriser. Formålet er å motvirke karbonlekkasje fra Europa, det vil si at industrien flagger ut og flytter produksjonen sin til land som ikke har like ambisiøs klimapolitikk.

Regjeringen innførte i desember 2024 krav om at minst 40 prosent av CO₂-kompensasjonen skal brukes på klima- og energieffektiviseringstiltak. Tidligere har det ikke blitt stilt krav til hvordan midlene skal brukes. Den nye innretningen på ordningen søker å både bidra til omstilling av industrien og å motvirke karbonlekkasje. Den nye forskriften gjelder fra støtteåret 2024 til og med støtteåret 2030. De nye reglene er akkurat kommet på plass. Regjeringen ønsker at ordningen skal være forutsigbar, og legger derfor ikke nå opp til ytterligere endringer i fordelingen av midler som skal gå til klima- og energitiltak vs. generell kompensasjon.

39. Stortinget ber regjeringen utrede en støtteordning for CCS i industrien, basert på et auksjonssystem som involverer et differansekontraktregime som kobles mot kvoteprisen, slik at utbetalingene for staten blir mindre jo høyere kvoteprisen er.

Svar: Forslaget er forelagt energiministeren, som har gitt følgende svar: «På oppdrag for Energidepartementet har Oslo Economics og Sintef Energi utredet virkemidler som kan realisere utslippskutt gjennom CO₂-håndtering i norsk industri og avfallsforbrenning. Parallelt har Oslo Economics på oppdrag for Miljødirektoratet utredet virkemidler for industriell karbonfjerning. Som oppfølging av Stortingets anmodning (Prop. 1 S (2024-2025), Innst. 2 S (2024-2025), vedtak 90 og 91) har Gassnova, Miljødirektoratet, Enova og Siva fått i oppdrag å utrede forslag til virkemidler for CO₂-håndtering. Regjeringen vil redegjøre for arbeidet i forslag til statsbudsjett for 2026.

På denne bakgrunnen vil jeg anbefale at Stortinget ikke vedtar forslaget.»

40. Stortinget ber regjeringen sørge for at Sjøkeldirektoratet bidrar til en forsvarlig forvaltning av norske petroleumsressurser, i tråd med Norges klimamål og internasjonale klimaforpliktelser.

Svar: Forslaget er forelagt energiministeren, som har gitt følgende svar:

«Det er Stortinget som vedtar olje- og gasspolitikken og gjennom det fastsetter rammene for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Hovedmålet for petroleumspolitikken er å legge til rette for lønnsom produksjon av olje og gass i et langsiktig perspektiv. Ressursforvaltningen skal gi Norge inntekter og bidra til å sikre sysselsetting og velferd for nåværende og fremtidige generasjoner. Regjeringen vil fortsette å utvikle petroleumspolitikken og legge til rette for at norsk sokkel fortsatt skal være en stabil og langsiktig leverandør av olje og gass til Europa og resten av verden, jf. Meld. St. 11 (2021-2022) og Prop. 97 S (2022-2023). Petroleumssressursene skal forvaltes innenfor forsvarlige rammer når det gjelder helse, miljø og sikkerhet. Rollen som petroleumsprodusent skal utøves i tråd med målene i klima- og miljøpolitikken, jf. Prop. 1 S (2024-2025). Regjeringens mål for utslippsreduksjoner av klimagasser omfatter utslipp fra alle sektorer. Det er de samlede utslippene som skal være i tråd med Norges klimamål og internasjonale klimaforpliktelser, ikke utslipp i enkeltsektorer.

Ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2024-2025) fra Energidepartementet, jf. Innst. 9 S (2024–2025), foreslo energikomiteens medlemmer fra Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti et tilsvarende forslag. Dette fikk ikke tilslutning. Stortinget sluttet seg til følgende hovedmål for Sjøkeldirektoratet: *«å bidra til størst mulig verdier for samfunnet fra olje- og gassvirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Dette skal gjøres gjennom en effektiv og forsvarlig ressursforvaltning, der det blir tatt hensyn til helse, miljø, sikkerhet, utslipp av klimagasser og andre brukere av havet. Direktoratet skal videre bidra til forvaltningen av CO₂-lagringspotensialet på kontinentalsokkelen for å legge til rette for reduserte utslipp av klimagasser og forvaltningen av norske havbunnsmineralressurser.»*.

Stortinget har nylig behandlet og avvist et tilsvarende forslag. Det justerte hovedmålet for Sjøkeldirektoratet er dekkende, og jeg anbefaler at Stortinget ikke vedtar dette forslaget.»

41. Stortinget ber regjeringen styrke støtteordningen Klimasats under Miljødirektoratet.

Svar: Regjeringen har besluttet å videreføre tilskuddsordningen Klimasats fram til 2030. Se nærmere omtale i St. meld. 25 (2024-2025) Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet kapittel 9.6.

42. Stortinget ber regjeringen fastsette årlige mål for redusert avskoging for å nå netto null avskoging i Norge fra 2030.

Svar: I Naturmeldingen ble det presentert et mål for redusert nedbygging av natur. Videre er det presentert i Klimameldingen at regjeringen vil utrede et mål for reduserte utslipp fra irreversible arealbruksendringer, og en avgift på slike utslipp. Regjeringen har også nylig lagt frem nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og statlige planretningslinjer for klima og energi, som inneholder bestemmelser om nedbygging av karbonrike arealer.

43. Stortinget ber regjeringen legge fram en sak med innføring av et forbud mot nedbygging av myr.

Svar: Stortinget har allerede fattet et vedtak som ber regjeringen legge frem en slik sak, jf. vedtak nr. 108 fra desember 2022, og regjeringen arbeider med å utrede et slikt forbud. Regjeringen tar sikte på å sende et lovforslag om forbud mot nedbygging av myr på høring før sommeren 2025.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1605-

Dato
23. april 2025

Representantforslag 195 S (2024-2025) om å begrense utslipp fra bygge- og anleggsplasser

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Gro Anita Mykjåland, Heidi Greni og Sigbjørn Gjelsvik der det foreslås å oppheve forskrift om å begrense utslipp fra bygge- og anleggsplasser.

Klimagassutslippene fra bygge- og anleggsvirksomhet forventes å være betydelige i årene framover og det er behov for omstilling og raskere utslippskutt fra denne sektoren. Det finnes i dag gode løsninger for nullutslippsteknologi i sektoren, men utskiftningen går sakte. Dette kan skyldes at løsningene er mindre utbredt hos entreprenørene og ofte er dyrere å anskaffe enn de fossile alternativene. For å bidra til å øke innfasingsakten av nullutslippsløsninger og kutte utslipp i sektoren, har klima- og miljødepartementet vedtatt «Forskriften om å begrense utslipp fra bygge- og anleggsplasser». Forskriften gir kommunene en frivillig hjemmel til å pålegge bruk av nullutslippsløsninger og biogass på bygge- og anleggsplasser.

Dette er et verktøy flere kommuner har etterspurt lenge. Kommunene som velger å ta i bruk hjemmelen skal tilpasse kravene til lokale forhold og forutsetninger, dette innebærer at de blant annet kan bestemme at kravene skal gjelde i avgrensede områder av kommunen, og at de skal rettes kun mot bestemte prosjekter over en viss størrelse. Kommunen bestemmer også hvor stor andel av energibruken på byggeplassen som skal være nullutslipp, eller biogass, og om kravene skal innføres gradvis. For eksempel kan kommunen vedta at 40 % skal være nullutslipp i 2026, og 70 % i 2030. Kommunen kan videre avgrense hjemmelen slik at kommunene ikke kan stille krav til anleggsplasser som strekker seg over flere kommuner, eller tiltak som er unntatt kommunens byggesaksbehandling.

Kommunen skal også innta unntaksbestemmelser i sin lokale forskrift, for tilfeller der kravene ikke er teknisk mulig å nå, eller blir uforholdsmessig kostbare. I konsekvensvurderingen som ble laget i forbindelse med høringen av forslaget sier Miljødirektoratet at det også vil være grunnlag for unntak dersom det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

Jeg er uenig i at forslaget ikke er tilstrekkelig utredet. På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet har Miljødirektoratet utredet dette i flere runder.

Som det kommer frem av konsekvensvurderingen til høringsforslaget, forventer Miljødirektoratet at *“kostnadene vil reduseres framover, på grunn av både lavere maskinkostnader og at entreprenører kan ha hentet inn større deler av merkostnadene for investeringen i de første prosjektene som er gjennomført. Det kan bety synkende merkostnader for maskiner som brukes i flere prosjekter. Etter hvert som det blir flere maskiner tilgjengelig og flere får erfaring med bruk av disse, kan man anta at både maskinkostnader og andre kostnader knyttet til for eksempel tidsbruk vil reduseres”*.

Selv om en nullutslippsmaskin i seg selv er dyrere i innkjøp, utgjør det som oftest en liten andel av de totale prosjektkostnadene. Det er potensiale for besparelser i driftskostnader siden strøm koster mindre enn diesel, også når det hurtiglades med høy effekt. Elmotorer trenger mindre vedlikehold enn fossile forbrenningsmotorer. Likevel er det en betydelig investering for den enkelte bedrift. Derfor har Enova i lengre tid hatt støtteordninger for å investere i elektriske maskiner og tunge kjøretøy.

Flere kommuner har allerede testet og fått erfaringer med utslippsfrie bygge- og anleggsplasser i egne prosjekter. Oslo kommune har siden 2019 premiert leverandører som kan bygge utslippsfritt. Resultatet er at 77 prosent av arbeidet på bygge- og anleggsprosjekter gjennomføres med nullutslippsmaskiner (2023). Det er konkurranse om prosjektene og markedet avgjør kostnaden. I de aller fleste tilbudene til kommunens prosjekter har det vært vanskelig å identifisere store prisforskjeller som følge av utslippsfri bygge- og anleggsdrift. Enkelte ganger har billigste tilbyder også hatt størst andel utslippsfri gjennomføring. Et eksempel på dette er konkurransen om prosjektet for ny vannforsyning til Holmenkollen, der billigste tilbud også var helt utslippsfritt, samt Klosterenga park, der helt utslippsfritt var på omtrent samme prisnivå som fossilfrie tilbud.

I store anleggsprosjekter og byggeprosjekter med kompliserte grunnarbeider, hvor full utslippsfri drift kan utgjøre betydelig større merkostnad, kan kommunene sette kravsnivået til delvis utslippsfri drift. Dermed vil merkostnadene kunne forbli på et lavt nivå, også i en omstillingsfase, dersom kommunene tillater økt fleksibilitet i innføringen av krav.

Avslutningsvis vil jeg påpeke at kommuner som velger å innføre klimakrav til bygge- og anleggsplasser må gjøre sine egne vurderinger og undersøkelser før de innfører krav. Det innebærer at kommunene vil måtte sende på høring sitt forslag til lokal forskrift før den

fastsettes. Jeg har troen på at lokalpolitikerne, som best kjenner de lokale forutsetningene og forholdene, vil gjøre gode vurderinger av hvordan klimakrav kan balanseres opp mot behovet for vekst og boligbygging i kommunen.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "A.B. Eriksen". The signature is written in a cursive, flowing style.

Andreas Bjelland Eriksen



Statsråden

Stortinget
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
24/2475-

Dato
4. mai 2025

Statsrådets vurdering av Dokument 8:226 S (2024-2025) – Om nedstengning av petroleumsfelt med høyere produksjonsutslipp enn verdensgjennomsnittet

Jeg viser til Energi- og miljøkomiteens oversendelse 24. april der det bes om min uttalelse til representantforslag 8:226 S fra stortingsrepresentantene Une Bastholm, Sigrid Zurbuchen Heiberg og Rasmus Hansson om nedstengning av petroleumsfelt med høyere produksjonsutslipp enn verdensgjennomsnittet.

Regjeringen vil at olje- og gassnæringen skal videreutvikles. Petroleumssektoren er en høyproduktiv næring som bidrar med store inntekter, verdiskaping og arbeidsplasser til Norge. Vi vil legge til rette for fortsatt høyt aktivitetsnivå på norsk kontinentalsokkel. Ringvirkninger på land skal komme hele landet til gode.

Petroleumpolitikken, rammene for virksomheten og hensynet til natur- og miljø og andre samfunnsforhold har vært gjenstand for grundige vurderinger og avveininger i Stortinget over flere tiår. Mål og rammebetingelser for petroleumsnæringen er basert på brede politiske flertall noe som har gitt stabile og forutsigbare forhold.

Under følger min vurdering av forslag 1-4 og finansministerens vurdering av forslag 5-7.

1. Stortinget ber regjeringen om å ikke gi nye utvinningstillatelser på norsk sokkel.

Regjeringen vil, i tråd med hovedmålet for petroleumpolitikken, legge til rette for lønnsom produksjon av olje og gass i et langsiktig perspektiv.

Nye funn som følge av videre leting er helt avgjørende for å unngå et unødvendig raskt fall i produksjonen på kontinentalsokkelen fra 2030-tallet. Det å ikke skulle tildele nye utvinningstillatelser vil være et langt skritt på å utvikle næringen. Det vil jeg sterkt advare mot – både på grunn av arbeidsplasser, verdiskapinger og statlige inntekter her hjemme – men også på grunn av at det vil svekke energisikkerheten til et sterkt importavhengig Europa.

Tilsvarende forslag har i denne stortingsperioden blitt behandlet gjennom Dokument 8:4 (2021-2022) jf. Innst. 76 S (2021-2022). Forslaget falt i voteringen. I nevnte innstilling viser flertallet til at *«stopp i all leting vil føre til betydelig tidligere produksjonsfall for olje og gass, noe som uansett er forventet å falle med 65 pst. fram mot 2050. Reduksjonen av norsk produksjon vil i stor grad bli erstattet av andre produsenter som har høyere utslipp ved sin produksjon av petroleumsprodukter.»* Videre sier et annet flertall i samme innstilling at *«næringen må støttes i det videre arbeidet med leting etter nye ressurser og gjennom det grønne skiftet.»* Samme flertall mener videre at *«norsk gass er et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp globalt.»* Slike forutsetninger fra Stortinget er lagt til grunn i det videre arbeidet.

Jeg anbefaler at forslaget ikke vedtas.

2. *Stortinget ber regjeringen legge fram en strategi for slutfasen til norsk petroleumsvirksomhet.*

Spørsmålet om en strategi for slutfasen av norsk petroleumsvirksomhet, slik Klimautvalget 2050 har foreslått, er behandlet av regjeringen i Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet*. Her konkluderer vi med at vi ikke vil utarbeide en slik strategi. Regjeringens plan handler om utfasing av utslipp, ikke næringer. Norge skal også framover være en stabil og forutsigbar leverandør av olje og gass produsert med lave utslipp, og en betydelig bidragsyter til Europas energisikkerhet. Meldingen ligger når til behandling i Stortinget.

Jeg anbefaler at forslaget ikke vedtas.

3. *Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for utfasing og nedstengning av petroleumsfelt med høyere klimagassutslipp i produksjonen enn verdensgjennomsnittet.*
4. *Stortinget ber regjeringen, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2026, rapportere på utslippsintensitet for alle felt på norsk sokkel.*

Forvaltningen av petroleumssektoren bygger på de samme prinsippene som forvaltningen av annen næringsvirksomhet i Norge. Myndighetene regulerer sektoren og setter klare og forutsigbare rammer for sektoren, mens selskapene utfører aktiviteten.

Hovedvirkemidlene for å få ned utslippene av klimagasser fra petroleumssektoren er

kvoteplikt og CO₂-avgift. Selskapene står overfor svært høye utslippskostnader med en samlet utslippskostnad (CO₂-avgift og kvotepris) varierer og er nå på om lag 1 700 kroner per tonn CO₂. Det har gitt resultater.

Den strenge virkemiddelbruken over tid har gjort at de gjennomsnittlige produksjonsutslippene på norsk kontinentalsokkel ligger vesentlig lavere per produsert enhet enn gjennomsnittet i andre olje- og gassproduserende regioner.

Regjeringen har et mål om å øke CO₂-avgiften slik at utslippskostnaden utgjør 2 400 2025-kroner i 2030. Høye utslippskostnader gir selskapene sterk egeninteresse av å redusere utslippene fra produksjonen.

Petroleumspolitikken er utformet slik at den gjør det interessant for selskapene å utnytte de samfunnsøkonomisk lønnsomme forretningsmulighetene som finnes innen sektoren, hensyntatt også høye kostnader ved utslipp av CO₂.

Petroleumsvirksomheten er kapitalintensiv og langsiktig. Det er derfor viktig at rammene for virksomheten er helhetlige, klare, forutsigbare og stabile over tid. Gjeldende regelverk for petroleumsvirksomheten er utviklet basert på dette og innebærer at det er selskapene som driver petroleumsvirksomheten. Jeg mener representantforslagene er et klart brudd med denne politikken.

Da vi mener at krav om nedstengning ikke er et godt egnet virkemiddel for å redusere utslippene på norsk sokkel, ser vi heller ikke noen grunn til å rapportere utslippsintensiteter for alle felt på norske kontinentalsokkel til Stortinget.

Jeg anbefaler disse forslagene ikke vedtas.

5. Stortinget ber regjeringen, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2026, fremme forslag om å doble CO₂-avgiften på sokkelen.

De fleste utslipp fra petroleumsvirksomheten er underlagt både kvoteplikt og CO₂-avgift. Summen av avgift og forventet kvotepris varierer og er nå på om lag 1 700 kroner per tonn CO₂ i 2025. Det er høyere enn generell sats for utslipp under innsatsfordelingen (ikke-kvotepliktige utslipp). Regjeringen har varslet et mål om å øke CO₂-avgiften i petroleumsvirksomheten, slik at samlet karbonpris, det vil si summen av forventet kvotepris og CO₂-avgift, i 2030 blir 2 400 2025-kroner. Regjeringen vil vurdere endringer i avgiften i de årlige budsjettene.

Avgift på CO₂-utslipp i petroleumsvirksomheten bidrar til lavere utslipp i det norske utslippsregnskapet, men antas å ha begrenset virkning på globale utslipp. Det skyldes at petroleumssektoren er del av EUs kvotesystem. Reduserte utslipp i én sektor vil frigjøre utslippskvoter som kan benyttes av annen kvotepliktig virksomhet og gi økte utslipp der.

På grunn av Norges deltakelse i kvotesystemet vil ytterligere reduksjon av norske kvotepliktige utslipp ikke bidra til oppfyllelsen av Norges mål under Parisavtalen (verken 2030-målet eller regjeringens forslag til 2035-mål).

Eventuelle utslippseffekter fra lavere forbrenning av norsk olje og gass i andre land, påvirker ikke det norske utslippsregnskapet eller oppfyllelsen av Norges mål under Parisavtalen.

Jeg anbefaler at forslaget ikke vedtas.

6. *Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for opptrapping av CO₂-avgiften på sokkelen slik at den samlede CO₂-prisen blir 4 000 kroner per tonn innen 2030 og 5 000 kroner per tonn innen 2040.*

Regjeringen har varslet et mål om å øke CO₂-avgiften i petroleumsvirksomheten på sokkelen slik at samlet karbonpris, det vil si summen av forventet kvotepris og CO₂-avgift, i 2030 blir 2 400 2025-kroner. Dette er en ambisiøs plan og gir en langt høyere effektiv karbonpris enn i andre oljeproduiserende land. Regjeringen vil vurdere endringer i avgiften i de årlige budsjettene.

Jeg anbefaler at forslaget ikke vedtas.

7. *Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre en omstillingsavgift per produsert enhet olje og gass, som også skal gjelde elektrifiserte felt.*

I forbindelse med oppfølging av anmodningsvedtak nr. 35 punkt 17 (2021-2022) fra Stortinget, ble et forslag om omstillingsavgift vurdert i Prop. 1 LS (2022–2023) Skatter, avgifter og toll 2023 kapittel 17. Også dette forslaget omfattet produksjon fra elektrifiserte felt. Nedenfor er utvalgte avsnitt fra vurderingen gjengitt.

«I motsetning til CO₂-avgift og kvoteplikt vil en omstillingsavgift per produserte enhet være et lite effektivt og lite treffsikkert virkemiddel for å redusere utslippene fra norsk petroleumsproduksjon. Mens CO₂-avgiften og kvoteplikt gir insentiver til å redusere utslippsintensiteten fra norsk petroleumssektor, vil en slik omstillingsavgift være uavhengig av utslippene fra produksjonen. Avgiften vil derfor bare kunne bidra til reduserte utslipp gjennom insentiver til lavere produksjon.

Omstillingsavgiften som vurderes her, er en type bruttoskatt. Bruttoskatter kjennetegnes ved at staten krever en del av inntektene fra virksomheten uten å dekke en tilsvarende del av de underliggende kostnadene. Tidligere har det vært en rekke ulike bruttoskatter og andre bruttoelementer på norsk sokkel, som produksjonsavgift, bæring av statens kostnader i letefasen og glideskala som ga rett til økte statlige andeler i store funn. Alle disse bruttoelementene er nå avviklet. Gjenværende bruttoelementer som areal- og miljøavgifter har ikke som mål å gi staten inntekter, men å få selskapene til å tilbakelevere områder de ikke finner prospektive, og til å ta hensyn til eksterne virkninger av aktiviteten.

Innføring av en ny produksjonsavgift på olje og/eller gass vil kunne bidra til at samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer ikke realiseres. En produksjonsavgift vil også kunne føre til at felt stenges ned på et tidligere tidspunkt enn de burde ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering. Samlet vil derfor en produksjonsavgift bidra til å redusere verdiskapingen på norsk sokkel. Eventuelt forkortet levetid som følge av avgiften kan også føre til at investeringer i utslippsreducerende tiltak blir mindre lønnsomme.»

Jeg anbefaler at forslaget ikke vedtas.

Med hilsen



Terje Aasland



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen
Stortinget

Deres ref

Vår ref

Dato

25/1759-

2. mai 2025

Vurdering av Dokument 8:270 S (2024–2025) – om større utslippskutt fra bruk av biodrivstoff

Jeg viser til brev fra Stortingets energi- og miljøkomité der det bes om klima- og miljøministerens vurdering av representantforslag 270 S (2024-2025) fra stortingsrepresentanten Lars Haltbrekken om større utslippskutt fra bruk av biodrivstoff. Representantforslaget lyder som følger:

1. Stortinget ber regjeringen sikre at 100 pst. biodrivstoff med vedlegg V-råstoff skal omsettes utenfor omsetningskravet fra 1. januar 2026, ved å gjennomføre nødvendige endringer i produktforskriften.
2. Stortinget ber regjeringen fra 1. januar 2026 gjennom endringer i produktforskriften etablere at alt biodrivstoff som omsettes uten å ilegges CO₂-avgift skal tilfredsstillere EUs bærekraftkriterier for biodrivstoff. Tilsvarende skal biodrivstoff som ikke tilfredsstiller EUs bærekraftkriterier avgiftsmessig likebehandles med fossilt drivstoff.

Nærmere vurdering av forslaget

Til punkt 1

For å nå målene i Parisavtalen må så å si all bruk av fossilt drivstoff erstattes med fornybare alternativer innen 2050. Bruk av bærekraftige bioressurser til å erstatte fossile brensler er en av de tilgjengelige ressursene som er avgjørende for å få til dette. Det tar tid å skifte ut den fossile maskinparken og vi er avhengige av at utslippene kuttes raskt. Biodrivstoff kan være nyttig i en overgangsfase i transportsektoren mens vi faser inn nullutslippsteknologi. Omsetningskravene for biodrivstoff er derfor viktige klimatiltak for å nå klimamålet under innsatsfordelingen.

Regjeringen har i Grønn bok varslet en opptrapping i omsetningskravene for biodrivstoff mot 2030. Vi har sendt et forslag om opptrapping for 2026 og 2027 på høring. Hovedalternativet i høringen innebærer å videreføre regjeringens satsing på biodrivstoff lagd av avfall og rester som har få alternative bruksformer.

Omsetningskrav er styringseffektivt ved at mengden biodrivstoff kan justeres etter behov og ved at det kan innrettes mot biodrivstoff med bestemte egenskaper. Bærekraftskriterier følges opp av nasjonale myndigheter med nødvendige kvalifikasjoner. Omsetningskravene dekker nå nesten hele det norske drivstoffmarkedet. Ved å redusere utslipp fra gjenværende drivstofforbruk, supplerer omsetningskrav andre utslippsreducerende virkemidler innenfor transportsektoren. Gjennom å begrense samfunnets samlede ressursbruk og ved å prioritere utslippsfrie alternativer, er det mer realistisk at det resterende behovet kan dekkes av biobrensler.

Norge har gjennom de målrettede satsingene kommet langt i utarbeidelsen av virkemidler for å kutte utslippene fra transport, industri og oppvarming, og legger opp til betydelige utslippskutt i disse sektorene også i årene framover. Gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og i *Regjeringens klimastatus og -plan* for 2025 forpliktet regjeringen seg til å jobbe for å nå stortingsflertallets langsiktige mål om at nye tunge kjøretøy skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2030.

Det er gode grunner til å rendyrke omsetningskravene som virkemiddel for bruk av biodrivstoff. For det første bidrar det til at myndighetene i større grad kan vurdere samlet etterspørsel etter en vurderinger av pris, tilgjengelighet, behov for utslippsreduksjoner nasjonalt og globale konsekvenser. For det andre har ikke myndighetene mulighet til å kreve rapportering eller drive tilsyn med biodrivstoffbruk utover omsetningskravene. Dagens regelverk er ikke til hinder for at aktører som ønsker det kan avtale seg mellom at omsatt biodrivstoff ikke regnes med i omsetningskravet. På bakgrunn av dette mener jeg at omsetting av 100 prosent biodrivstoff fortsatt bør være omfattet av omsetningskravene.

Til punkt 2

Forslaget er forelagt finansministeren som gir følgende uttalelse: CO₂-avgiften på mineralske produkter skal bidra til kostnadseffektive reduksjoner i utslippene av klimagasser fra bruk av mineralske produkter. Å likestille biodrivstoff som ikke oppfyller EUs bærekraftskriterier, med fossilt drivstoff, vil ikke være i tråd med avgiftens formål. Dette vil innebære en betydelig avgiftsøkning for slikt drivstoff, og vil kunne gi utilsiktede virkninger. Det er ikke utredet om forslaget er avgiftsteknisk gjennomførbart og hvilke merressurser som eventuelt kreves. Biodrivstoff som skal regnes i oppfyllelsen av omsetningskravene må som et minimum oppfylle EUs bærekraftskriterier. Det stilles også krav om oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for å kunne nulltelle forbrenning av biodrivstoff i EUs kvotesystemer. Det er ikke informasjon som tilsier at det selges vesentlig volumer biodrivstoff utover de lovpålagte omsetningskravene.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "A.B. Eriksen". The signature is written in a cursive style with a wavy line at the end.

Andreas Bjelland Eriksen



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1852-

Dato
14. mai 2025

Spørsmål 1-6 fra Stortingets Energi- og miljøkomité om Meld. St. 25 (2024-2025) - Klimameldingen

Jeg viser til seks spørsmål fra Stortingets Energi- og miljøkomité om Meld. St. 25 (2024-2025) – Klimamelding 2035:

Spørsmål 1: «Kva vurderingar er gjort av potensialet for utslepp og opptak av karbon i marine økosystem, og kva behov ser regjeringa for å utvikle ny politikk på dette området?»

SVAR: I NOU 2023: 25 *Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050* skriver klimautvalget at det er behov for mer kunnskap om opptak og lagring av karbon i karbonlagre til havs. Med grunnlag i dette har Klima- og miljødepartementet bedt Miljødirektoratet om en oversikt over eksisterende kunnskap om opptak og utslipp av CO₂ i havet, og utveksling av karbon mellom hav og luft. Miljødirektoratet leverte en slik oppsummering til departementet den 30. april 2025 i form av et notat. Notatet er vedlagt dette svarbrevet.

Spørsmål 2: «Kvifor har ikkje regjeringa føreslått å setje i gang eigne prøveordningar eller tiltak for karbonlagring i marine økosystem, som tareskog og blautbotnsområder, trass i at desse blir nemnde som karbonrike, og det er erkjent behov for meir kunnskap?»

SVAR: Både tidevannseng- og sump, undervannseng, tangsamfunn og tareskog og bløtbunn/sedimenter er arealtyper og økosystemer som inneholder mye karbon. Felles for disse er at karbonlagringen er et resultat av naturlige prosesser. Å hindre at disse økosystemene forringes er det viktigste tiltaket for å sikre fortsatt lagring av karbon. For å øke karbonlagring i disse naturtypene er restaurering av forringede arealer det mest aktuelle tiltaket. I meld.st. 35 (2023-2024) *Bærekraftig bruk og bevaring av natur* sier regjeringen at

omfanget av forringet natur skal klargjøres innen 2030 og at den vil vurdere målrettede og effektive restaureringstiltak i arbeidet med forvaltningsplaner for vann og forvaltningsplanene for havområdene. Regjeringen vil også legge til rette for at kommunene kan bidra med restaurering av natur, og evaluere tilskuddsordningene for naturrestaurering. Videre følger regjeringen aktivt opp *Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv*, som i seg selv er et storskala restaureringsprosjekt og omfatter flere konkrete restaureringstiltak og en rekke miljøforbedrende tiltak. Det er øremerket 25 millioner kroner til restaureringstiltak i Oslofjorden og dens nedbørfelt i 2025.

I Stortingets behandling av Meld. St. 21 (2023-2024) *Helhetlige forvaltningsplaner for de norske havområdene* ble følgende vedtak fattet: «Stortinget ber regjeringen legge frem en plan og foreslå tiltak for å systematisk restaurere norsk tareskog langs kysten for å bedre det marine miljø.» Dette arbeidet er satt i gang, og ledes av Nærings- og fiskeridepartementet i samarbeid med Klima- og miljødepartementet.

For å følge opp vedtaket er det gitt et oppdrag til Havforskningsinstituttet, som etter samråd med Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet planlegger å løse oppdraget gjennom to rapporter. Rapport 1 skal være en statusrapport om tareskog, restaurering av tare og forvaltning av tare i Norge. Denne rapporten vil være et grunnlag for rapport 2 som vil være et løsningsforslag med plan for restaurering som grunnlag for tilrådning. Også andre kunnskapsmiljøer og interessenter involveres i arbeidet. Restaurering av tareskog vil bidra til lagring av karbon både i stående biomasse og i bløtbunnen gjennom sedimentering.

Spørsmål 3: «Korleis vil regjeringa sikre at skog- og arealsektoren faktisk bidreg til å nå klimamålet for 2035, og kva konkrete tiltak er vurdert for å styrke opptak og redusere utslipp frå hogst og arealbruk?»

SVAR: Skog, som utgjør størstedelen av sektoren, vokser sakte på våre nordlige breddegrader, og et skogomløp kan ta opp mot 100 år. Det er derfor begrenset hvor mye tiltak for økt CO₂-opptak i skogen vil bidra til oppnåelse av klimamålene for 2035, men slike tiltak kan bidra vesentlig i et langsiktig perspektiv. Det kan imidlertid gjennomføres tiltak for å øke opptaket som også kan ha effekt på kortere sikt. Ungskogpleie og råtebekjempelse er blant disse. Regjeringen vil legge til rette for økt CO₂-opptak i skog gjennom nye virkemidler og tiltak.

De største utslippene i skog- og arealbrukssektoren kommer fra nedbygging av karbonrike arealer som skog, myr, dyrket mark og beite. Regjeringen mener at klimagassutslipp fra irreversible arealbruksendringer bør reduseres. Derfor har regjeringen vedtatt nye statlige planretningslinjer som er tydeligere på at nedbygging av karbonrike arealer skal unngås så langt som mulig, og vurderer om det kan være behov for flere virkemidler for å redusere utslippene fra nedbygging i Norge. Regjeringen ønsker derfor å utrede et mål for reduserte utslipp fra irreversible arealbruksendringer og relevante virkemidler. Regjeringen har også

satt i gang utredning av en avgift på klimagassutslipp fra irreversible arealbruksendringer og vil sende forslag til forbud mot nedbygging av myr på høring før sommeren. Regjeringen tar sikte på å realisere et positivt bidrag til måloppnåelsen i 2035 fra skog- og arealbrukssektoren.

Spørsmål 4: «Kvifor har ikkje regjeringa føreslått vern av særleg karbonrike naturtypar, på land og til havs, som del av ein samla strategi for å nå klima- og naturmål – gitt betydninga desse områda har for både opptak og lagring av karbon? Og kvifor blir ikkje liknande grep vurderte for andre naturtypar, slik som no blir gjort for myr?»

SVAR: Regjeringen mener det er viktig å bevare og opprettholde de naturlige karbonlagrene i naturen, slik at disse ikke blir utslippskilder, men kan fortsette langsiktig lagring av karbon. Skog, myr- og sumpskogsmark, gruntvannsområder og andre karbonrike naturtyper kan frigjøre karbonlageret hvis den økologiske tilstanden er eller blir dårlig. Dårlig økologisk tilstand kan være en følge av mange ulike typer tidligere bruk. Regjeringen mener det er viktig å restaurere disse naturtypene der tilstanden er forringet og opprettholde god tilstand der den ikke er forringet.

Regjeringen vil utrede et mål for reduserte utslipp fra irreversible arealbruksendringer, og relevante virkemidler. Videre vil regjeringen utrede en avgift på utslipp fra irreversible arealbruksendringer. Dette er grep som kan bidra til å redusere nedbygging av karbonrike naturtyper.

Videre har regjeringen nylig fastsatt reviderte statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og for klima og energi, som begge inneholder føringer om karbonrike arealer. I statlige planretningslinjer for klima og energi gis det blant annet føringer om at «Planmyndigheten skal ha oversikt over hvilke arealer som er betydelige karbonlagre, på land og i sjø. Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, skal unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes. Alternative arealer skal vurderes, og konsekvenser skal belyses.» Retningslinjene gjelder blant annet for regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, og planer i strid med retningslinjene kan gi grunnlag for innsigelse.

Karbonlagring i havet er ikke utforsket i like stor grad som det er på land. Foreløpig mangler det blant annet kunnskap om hvor mye og hvordan det er mulig å øke karbonopptaket i marine økosystemer, samt hvor mye karbon som lagres per år i de ulike marine økosystemene. Klima- og miljødepartementet har bedt Miljødirektoratet om en oversikt over eksisterende kunnskap om opptak og utslipp av CO₂ i havet, og utveksling av karbon mellom hav og luft. Miljødirektoratet leverte en slik oppsummering til departementet den 30. april 2025. Regjeringens stortingsmelding om natur (Meld. St. 25 (2023-2024)) beskriver nærmere hvordan regjeringens politikk skal bidra til bærekraftig bruk og bevaring av naturen. Det ble i meldingen blant annet presentert et mål for redusert nedbygging av særlig viktige naturarealer.

Regjeringen sier i Naturmeldingen at vi vil *videreføre igangsatte verneprosesser knyttet til skogvern, nasjonalparkvern, marint vern og supplerende vern*. Disse verneprosessene etter naturmangfoldloven er forankret i tidligere vedtak i Stortinget og de er innrettet for å nå nasjonale og globale mål for naturmangfold. Disse fire verneprosessene (skogvern, nasjonalparkvern, marint vern og supplerende vern- også kalt vern av mindre områder med verdifull natur i lavlandet) pågår altså med en innretning tidligere vedtatt av Stortinget. Jeg mener det er viktigst å gjennomføre disse som planlagt, heller enn å starte noe nytt eller endre innretningen av de eksisterende utredningen som foregår, da det vil gjøre at verneprosessene tar lengre tid og de kan bli mindre treffsikre for naturmangfold.

Sammenhengen mellom natur og klima viser seg her uansett, det er mange karbonrike våtmarker som er aktuelle for supplerende vern og mye myr i kandidatområdene for nasjonalpark. Klima- og miljødepartementet har akkurat mottatt tilrådning fra Miljødirektoratet om vern av de sju første områdene i supplerende vern. Seks av disse er våtmark med blant annet to myrområder.

Spørsmål 5: «Korleis vil regjeringa involvere kommunar og lokalsamfunn i arbeidet med å beskytte og styrke karbonlagera i areal og natur?»

SVAR: Som lokal planmyndighet spiller kommunene en nøkkelrolle i arbeidet med en bærekraftig arealforvaltning, herunder hensynet til karbonrike arealer. Kommunenes har kjennskap til arealene i sin kommune, som gjør dem godt egnet til å fatte gode beslutninger om arealbruk. Kommunene er også viktige for å sikre medvirkning og lokaldemokrati gjennom planprosessene.

Samtidig forventer regjeringen at kommunene bidrar til å oppnå klima- og miljømålene gjennom den lokale planleggingen, og staten gir i dag flere føringer for hvordan kommunene skal hensynta karbonrike arealer ved utarbeidelse av sine planer. I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 står det for eksempel at regjeringen forventer at «Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes.»

Videre har regjeringen nylig fastsatt reviderte statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og for klima og energi, som begge inneholder føringer om karbonrike arealer. I statlige planretningslinjer for klima og energi gis det blant annet føringer om at «Planmyndigheten skal ha oversikt over hvilke arealer som er betydelige karbonlagre, på land og i sjø. Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, skal unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes. Alternative arealer skal vurderes, og konsekvenser skal belyses.» Retningslinjene gjelder blant annet for regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, og planer i strid med retningslinjene kan gi grunnlag for innsigelse.

Den beste naturforvaltningen får vi når kommunene tar gode valg for naturen. Samtidig er det statens oppgave å bidra til kunnskap og verktøy som kommunene trenger for å gjøre dette. I Naturmeldingen (Meld. St. 25 (2023-2024)) presenterte regjeringen flere slike verktøy, blant annet naturregnskap og menyer av tiltak for økosystemene. I naturmeldingen er det også satt et mål for redusert nedbygging av særlig viktige naturarealer, som sier: «Norge vil arbeide for å redusere nedbyggingen av særlig viktige naturarealer innen 2030, og begrense netto tap av særlig viktige naturarealer til et minimum innen 2050. Målet skal oppnås gjennom en deltakende og helhetlig arealplanlegging, med utgangspunkt i lokalt selvstyre og respekt for urfolks rettigheter». I Klimameldingen sier regjeringen at vi vil styrke arbeidet med å utvikle verktøy og veiledning for kommunalt klimaarbeid, tilpasset kommunenes behov. Vi vil også styrke den juridiske veiledningen om hvordan ivareta klima og miljø i planleggingen etter plan- og bygningsloven.

Spørsmål 6: «Korleis har regjeringa tenkt å lukke gapet på over 36 millionar tonn CO₂ i netto opptak i perioden 2020–2025 i skog- og arealsektoren, og kva for tiltak skal setjast i verk?»

SVAR: Fremskrivinger fra NIBIO viser at Norge i perioden 2021–2025 trolig vil ha et rapportert nettoutslipp under EUs skog- og arealbruksregelverk (LULUCF-forordningen) på om lag 7,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter per år, noe som utgjør et samlet gap på 36,4 millioner tonn over femårsperioden sammenlignet med netto-null-forpliktelsen. Gapet kan reduseres til 18,6 millioner tonn over perioden dersom Norge får tilgang til en gratis kompensasjonsmekanisme i regelverket. Dette forutsetter at EU som helhet når sitt mål om netto null.

Det årlige nettoopptaket i skog har vist en nedadgående trend siden 2010. Det er forventet at nedgangen i nettoopptaket i skog vil fortsette de to neste tiårene uten nye tiltak. Etter hvert vil nettoopptaket flate ut, før det igjen vil øke. Klimatiltak i skog, som skogplanteforedling, tettere planting etter hogst og gjødsling, som ble iverksatt fra 2016, bidrar til å øke det fremtidige opptaket. Høyere skogkulturaktivitet for å øke opptaket i forvaltet skog, vil kunne føre til at den fallende trenden i CO₂-opptaket snur raskere og øker til et høyere nivå på lang sikt. Regjeringen vil legge til rette for økt CO₂-opptak i skog gjennom nye virkemidler og tiltak. Likevel er det ikke mulig å dekke hele gapet gjennom nasjonale tiltak alene, siden norsk skog vokser sakte og de fleste tiltak derfor først og fremst vil få en positiv klimaeffekt etter en del år.

Når det gjelder å redusere utslippene fra sektoren vil regjeringen sette i gang en utredning med sikte på å fastsette et mål for reduserte klimagassutslipp fra irreversible arealbruksendringer på land og utrede relevante virkemidler. I tillegg vil regjeringen utrede en avgift på klimagassutslipp fra irreversible arealbruksendringer.

For å oppfylle Norges forpliktelser i perioden 2021–2025, kan Norge benytte muligheten til å kjøpe utslippsenheter og skogkreditter. I statsbudsjettet for 2025 har Klima- og

miljødepartementet derfor bedt om fullmakt til å inngå avtaler og intensjonsavtaler om slike kjøp innenfor en samlet økonomisk ramme på tre milliarder kroner.

Tilgangen på slike enheter vil avhenge av hvorvidt andre EU-land lykkes med å redusere utslipp og øke opptak innenfor egne forpliktelser.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1852-

Dato
16. mai 2025

Svar på spørsmål 7-21 til Meld. St. 25 (2024-2025) Klimameldingen

Jeg viser til spørsmål 7-21 fra Stortingets Energi- og miljøkomité på vegne av komiteens medlemmer fra Høyre om Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet*.

Spørsmål 7. Hvilken utvikling i CO₂-prisene legger regjeringens forslag til grunn?

Svar: Det legges til grunn en opptrapping i CO₂-avgiften til 2 400 2025-kroner i 2030 (gjelder generelt nivå for avgiftene under innsatsfordelingen), som omtalt i Klimastatus- og plan for 2025. Som omtalt i boks 2.7 i Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet* er det i utslippsframskrivingene fra Nasjonalbudsjettet 2025 lagt til grunn et kvoteprisanslag som stiger til om lag 950 faste 2024-kroner i 2040. Priser på utslippskvoter i EUs kvotesystem er fremskrevet med terminpriser og rentenivå.

På s. 32-33 i Prop. 129 L tallfester departementet merkostnaden av klimamålet til mellom 10 og 21 mrd. kroner samlet for femårsperioden.

Spørsmål 8. Hvordan er denne kostnaden beregnet, og hvilke tiltak og omstillingskostnader er lagt til grunn for anslaget?

Svar: Som en del av kunnskapsgrunnlaget for nytt klimamål for 2035 gjennomførte SSB en analyse på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet. Rapporten *Norwegian abatement targets for 2035*¹ (SSB 2024) tar for seg samfunnsøkonomiske kostnader og virkninger av å innføre ulike mål og utslippsstrukturer for utslipp av klimagasser for 2035. Analysen er

¹ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/miljoregnskap/artikler/norwegian-abatement-targets-for-2035>

gjennomført ved hjelp av Statistisk sentralbyrås numeriske generelle likevektsmodell SNOW-NO. SSB skriver at et hovedfunn fra analysen er at utslippsprisen/marginalkostnaden varierer betraktelig fra scenario til scenario – fra 2 900 til 12 300 NOK (2022-kroner) per tonn redusert klimagassutslipp. SSB observerer også at gitt samme reduksjonsmål på 65 prosent fra 1990-nivå, mer enn doubler utslippsprisen seg om man velger kun innenlandske kutt, framfor å åpne opp for kvotekjøp fra EU ETS. For å anslå de samfunnsøkonomiske kostnadene ved nytt klimamål for 2035 har analysen blitt benyttet som underlag. SSB-analysen vil ikke nødvendigvis fange opp hele den samfunnsøkonomiske kostnaden, men ble benyttet som en kostnadssjablong.

Ved hjelp av SSB-analysen er det laget et anslag på merkostnaden ved det nye målet for 2035. For å oppnå målet om å redusere utslippene med minst 70–75 prosent i 2035 er den samfunnsøkonomiske merkostnaden utover fremskrivningene som følge av vedtatt politikk og Klimastatus og -plan for 2025, samt godskrivning av Norges deltakelse i EUs kvotesystem, anslått til å være mellom 10 og 21 mrd. kroner samlet for femårsperioden.

De oppgitte kostnadsanslagene er basert på forutsetninger om en kombinasjon av nasjonale utslippsreduksjoner og bruk av kvotekjøp fra andre land. Det er i beregningen lagt til grunn nasjonale utslippsreduksjoner på i overkant av 3 millioner tonn over perioden 2031-2035. Utslippsreduksjonene utover dette er forutsatt oppnådd gjennom kvotekjøp fra andre land. Det er regnet på to samfunnsøkonomiske gjennomsnittskostnadsestimater på de nasjonale tiltakene, 3000 og 5000 kroner per tonn (derav blir de totale kostnadsestimatene et spenn). Bruk av fleksibilitet er estimert til en kostnad på 675 kroner per tonn.

Det er ikke i denne beregningen regnet på kostnader knyttet til konkrete nasjonale tiltak og virkemidler. Det er stor usikkerhet knyttet til disse kostnadsanslagene, og valg av hvilke nasjonale virkemidler som tas i bruk for å nå målet, samt i hvilken grad fleksibilitet blir benyttet, vil ha svært stor innvirkning på det totale kostnadsnivået.

Spørsmål 9. Hvordan er denne kostnaden sammensatt? For eksempel, hva er de største 10 kostnadsdrivende, og hvor mye CO₂-kutt per krone bidrar de til?

Svar: Kostnaden er sammensatt av estimerte samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til nasjonale utslippsreduksjoner og kjøp av utslippsreduksjoner utenfor EU/EØS i tråd med Parisavtalens artikkel 6. Valg av de nasjonale virkemidlene vil ha mye å si for den samfunnsøkonomiske kostnaden ved å nå målet. Det er ikke regnet på kostnader knyttet til konkrete nasjonale tiltak og virkemidler i denne beregningen.

Det er i beregningen lagt til grunn nasjonale utslippsreduksjoner på i overkant av 3 millioner tonn over perioden 2031-2035. Utslippsreduksjonene utover dette er forutsatt oppnådd gjennom kvotekjøp fra andre land. Det er stor usikkerhet knyttet til både tilgjengeligheten og prisen for kjøp av utslippsreduksjoner utenfor EU/EØS.

Spørsmål 10. Hva estimerer departementet vil være basiskostnaden for klimapolitikken for femårsperioden mot 2035, og hvordan er denne sammensatt? Altså kostnaden som ligger til grunn før merkostnaden på 10 til 21 milliarder legges til.

Svar: Det er ikke beregnet samlede samfunnsøkonomiske kostnader ved utslippsreduksjonene som er lagt til grunn i framskrivingene eller for regjeringens klimaplan. Tiltakskostnader er blant informasjonen som regjeringen tar med seg i vurderingen av ny politikk. Det vil koste å omstille seg og bli et lavutslippssamfunn, men det vil trolig være langt dyrere å ikke gjøre det. Klimapolitikken vil medføre kostnader for samfunnet, men det er krevende å beregne nøyaktige kostnader. Mange kostnader skjer langt inn i fremtiden og er vanskelig å tallfeste.

På s. 31 i Prop. 129 L står det: «I framskrivingene fra Nasjonalbudsjettet 2025 reduseres nasjonale utslipp med 37 prosent i 2035 sammenlignet med 1990 som følge av allerede vedtatt klimapolitikk og antagelser om den økonomiske og teknologiske utviklingen».

Spørsmål 11. Hvor mye av utslippsreduksjonen antas å skyldes teknologisk utvikling?

Spørsmål 12. Hvor mye av utslippsreduksjonen antas å skyldes økte CO₂-pris

Svar: Spørsmål 11 og 12 er forelagt finansministeren som har gitt følgende svar:

«Regjeringen fører en ambisiøs klimapolitikk med sterke virkemidler som bidrar til å redusere utslippene. Prising av utslipp, gjennom sektorovergrepene klimaavgifter og deltakelse i kvotesystemet i EU, er hovedvirkemidlene. Om lag 85 pst. av norske utslipp er ilagt enten klimaavgift, kvoteplikt, eller begge deler. Norge var blant de første landene med avgifter på utslipp av klimagasser da dette ble innført i 1991. Både avgiftsnivået og omfanget av avgiftene er høyt i internasjonal sammenheng.

Prising av utslipp er et målrettet og kostnadseffektivt virkemiddel for å redusere utslipp. En pris på CO₂ gjør det lønnsomt å veksle bort varer med høyt karbonavtrykk til fordel for varer med lavt karbonavtrykk. I tillegg blir det mer lønnsomt å utvikle og ta i bruk lav- og nullutslippsteknologi. Derfor har regjeringen økt CO₂-avgiften kraftig, med om lag 800 kroner per tonn CO₂ siden 2021. Regjeringen har varslet videre opptrapping til 2 400 2025-kroner i 2030.

I tillegg til prising av utslipp brukes en rekke andre virkemidler, som offentlige støtteordninger gjennom Enova og oppfølging av Langskip-prosjektet. Slike støtteordninger kan gi raskere teknologiutvikling enn markedet ville gjort på egenhånd.

I tråd med retningslinjene for utslippsrapportering, vedtatt av partene under FNs klimakonvensjon, legges vedtatt politikk til grunn for Finansdepartementets utslippsframskriving. For framskrivingen presentert i Nasjonalbudsjettet 2025, betyr det at CO₂-avgiften som ble vedtatt for 2024, ligger fast. Utslippene i framskrivingen går ned over

tid. Det er fordi de sterke virkemidlene i klimapolitikken vrir produksjon og forbruk stadig i mer klimavennlig retning. I tillegg tas lav- og nullutslippsteknologier i bruk etter hvert som de kommer til, siden virkemidlene gjør dem lønnsomme for aktørene. Utviklingen av ny teknologi foregår for det meste utenfor Norges grenser.

I fremskrivingene mot 2040 er det spesielt i olje- og gassvirksomheten og i veitrafikken at utslippene avtar betydelig. Utslippene i disse sektorene er fremskrevet å falle med om lag to tredjedeler, sammenlignet med 2022. Utslippskuttene fra veitrafikken kommer til tross for at antall kjørte kilometer ventes å øke. Det skyldes særlig at utbyggingen av biler med forbrenningsmotor, til fordel for elektrisk fremdrift, fortsetter.

Utslipp fra luftfart, sjøfart, fiske og anleggsmaskiner mv. anslås i fremskrivingene å avta med i overkant av 30 pst. frem til 2040 sammenlignet med 2022. Mye av reduksjonen kommer fordi det forventes videre utvikling av utslippsreducerende teknologier, som for eksempel flere og billigere anleggsmaskiner med elektrisk fremdrift eller skip som kan bruke hydrogen. Utslipp fra fastlandsindustrien (inkl. bergverk) anslås å falle med omtrent 23 pst. i 2040 sammenlignet med 2022. Økt aktivitet i fastlandsindustrien ventes å bli motsvart av mer effektive og mindre utslippsintensive innsatsfaktorer, slik at utslippene gradvis avtar. En betydelig del av nedgangen skyldes at det antas at anlegget for karbonfangst og -lagring på Brevik blir realisert. I tillegg anslås det at utslippene fra raffinering av råolje vil falle i takt med at etterspørselen etter bensin og diesel til transport avtar.

Forsterket virkemiddelbruk er ventet å lede til ytterligere utslippsreduksjoner, jf. regjeringens Klimastatus og -plan for 2025.

Fremskrivninger av utslipp er usikre og baseres på en rekke antakelser. For en nærmere omtale av utslippsfremskrivingene, se kapittel 3.6 i Nasjonalbudsjettet 2025.»

På s. 31 i Prop. 129 L står det videre: «Gjennomføring av politikken det legges opp til i Klimastatus og -plan for 2025 er beregnet til å redusere norske utslipp ytterligere. Basert på fremskrivingene og en videreføring av klimaplanen for 2030 til 2035 er utslippene anslått å kunne bli redusert med 47 prosent i 2035 sammenlignet med 1990- nivå».

Spørsmål 13. Hva er kostnaden for private og offentlige av dette?

Svar: Det er ikke beregnet samfunnsøkonomiske kostnader ved utslippsreduksjonene som er lagt til grunn i fremskrivingene eller for regjeringens klimaplan samlet. Tiltakskostnader er blant informasjonen som regjeringen tar med seg i vurderingen av ny politikk. Det vil koste å omstille seg og bli et lavutslippssamfunn, men det vil trolig være langt dyrere å ikke gjøre det. Klimapolitikken vil medføre kostnader for samfunnet, men det er krevende å beregne nøyaktige kostnader. Mange kostnader skjer langt inn i fremtiden og er vanskelig å tallfeste.

Spørsmål 14. Hvor mye av utslippsreduksjonen antas å skyldes videre økning av CO₂-priser?

Svar: Effekten av økningen i CO₂-avgiften til 2400 kroner i 2030 og en videreføring av dette nivået til 2035, er beregnet til å ha en utslippseffekt på om lag 0,8 millioner tonn i 2035, sammenlignet med 2025-avgiftsnivået på 1 405 kroner. I beregningene er det lagt til grunn at avgiftsnivået trappes opp for alle utslipp som i dag er ilagt generell avgiftssats på 1 405 kroner per tonn CO₂-ekvivalent. Den samlede reduksjonen av regjeringens planlagte politikk som lagt frem i Klimastatus og -plan for 2025 er om lag 5 millioner tonn i 2035. Utslippsframskrivingene med vedtatt politikk viser en utslippsreduksjon på om lag 19 millioner tonn, sammenlignet med 1990-nivå. Tallene er usikre.

Spørsmål 15. Hvordan fordeler utslippsreduksjonen og kostnader seg per tiltak?

Svar: Utslippsframskrivingene med vedtatt politikk viser at utslippene anslås redusert med 19 millioner tonn i 2035 sammenlignet med 1990-nivå. Det vises til kapittel 2.6 i Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet* for omtale av forutsetninger som er lagt til grunn i framskrivingene.

Tabellen nedenfor viser hvordan de beregnede utslippsreduksjonene som lagt fram i Klimastatus- og plan for 2025 fordeler seg per virkemiddel i 2035. Tallene er i millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Alle anslag på utslippseffekter er usikre og vil bl.a. avhenge av hvor raskt utslippsreduksjonene kommer i årene fremover. I tillegg er det per i dag ikke utviklet verktøy for å beregne utslippseffekten av alle virkemidler som kan påvirke utslippene. Enkelte virkemidler, slik som Enova, vil kunne ha en klimaeffekt utover den tallfestede effekten, gjennom utvikling av teknologi og markeder.

	2035
Utslippsframskrivning innsatsfordelingen	17,1
Tiltak:	
CO ₂ -avgifter	0,9
Endrede krav til biodrivstoff	0,7
Målrettede satsinger for å fase ut fossile utslipp fra:	
- veitrafikk	1,9
- bygge- og anleggsplasser	0,2
- sjøfart	0,7
- industri	0,4
Forbud mot bruk av fossil gass til permanent oppvarming	0,1
Virkemidler i jordbruket	0,5

Overlappende utslippseffekt mellom målrettede satsinger, endrede klima- og miljøavgifter og økning til Enova	0,3	-
Sum tiltak innsatsfordelingen	5,3	
Framskrivinger fratrullet tiltak	11,8	
Framskrivinger kvotepliktig sektor	15,2	
Utslipp i 2035 totalt	27,0	
Utslipp i 1990	51,3	
Reduksjon fra 1990		47 %

Spørsmål 16. Hva koster det i snitt å kutte ett tonn CO₂-utslipp innenlands, for private og det offentlige?

Svar: Det er ikke beregnet samfunnsøkonomiske kostnader ved utslippsreduksjonene som er lagt til grunn i framskrivingene eller for klimaplanen samlet. Tiltakskostnader er blant informasjonen som regjeringen tar med seg i vurderingen av ny politikk. Det vil koste å omstille seg og bli et lavutslippssamfunn, men det vil trolig være langt dyrere å ikke gjøre det. Klimapolitikken vil medføre kostnader for samfunnet, men det er krevende å beregne nøyaktige kostnader. Mange kostnader skjer langt inn i fremtiden og er vanskelig å tallfeste.

Det vises til SSBs analyser av kostnader ved å oppfylle et 2035-mål med ulike ambisjonsnivåer, som omtalt i svar på spørsmål 8 og på side 32 i Prop. 129 L (2024-2025) *Endringer i klimaloven (klimamål for 2035)*. For et mål på 70–75 prosent anslås marginalkostnaden til 6 300–8 350 kroner per tonn (i 2022-kroner), inkludert godskriving av Norges deltakelse i EUs kvotesystem. Om kjøp av utslippsreduksjoner utenfor EU/EØS benyttes for å nå målet, er dette anslått til å ha en langt lavere pris enn dette.

Gjennomsnitt for klimapolitikk frem til i dag

Spørsmål 17. Gjennomsnitt for perioden før 2020, for 2020–2025, og estimatet for 2025–2030 og 2030–2035.

Svar: Det er ikke klart hva det bes om gjennomsnitt av.

Spørsmål 18. Ber også om tall for total utslippsreduksjon, kvotekjøp og kostnad for private og offentlige av klimapolitikken.

Svar: Det er ikke klart hva det spørres om. I 2023 var norske utslipp på 46,7 millioner tonn (Kilde: SSB). Dette var en nedgang på 4,7 prosent fra året før og en nedgang på 9,1 prosent

fra 1990-nivå. Det er ikke gjort beregninger av hva de totale kostnadene har vært ved disse utslippsreduksjonene.

Spørsmål 19. Ber om anslag på kostnad for å oppnå ulike nivåer av reduksjon i klimagassutslipp i 2035 med internasjonalt samarbeid, med kostnadsnivå i 2025 (basiskostnad) fordelt på private og offentlige og kvotekjøp (spesifiser anslag på hvor mye skal være fra EU-kvoter og hvor mye fra FN-kvoter), for en reduksjon på:

- 60 prosent
- 65 prosent
- 70 prosent
- 75 prosent
- 80 prosent

Med prosent menes prosentvis reduksjon sammenlignet med nivået i 1990. Vi ber om anslag i tråd med rundskriv R-109 om samfunnsøkonomiske analyser.

Svar: Som det fremgår av Prop. 129 L (2024-2025) *Endringer i klimaloven (klimamål for 2035)* er det gjort beregninger av merkostnaden ved å nå klimamålet for 2035. Beregningene er for kostnader utover den politikken som allerede ligger i utslippsframskrivningene og videreføring av regjeringens klimaplan lagt fram i Klimastatus og -plan for 2025.

For å anslå de samfunnsøkonomiske kostnadene ved nytt klimamål har analysen *Norwegian abatement targets for 2035 (SSB 2024)* blitt benyttet som underlag. SSB-analysen vil ikke nødvendigvis fange opp hele den samfunnsøkonomiske kostnaden, men har blitt brukt som en kostnadssjablong.

Det vil ikke være noen merkostnader av å redusere utslippene med 60 eller 65 prosent i 2035, utover det som må til for å oppnå utslippsreduksjonene i framskrivningene med vedtatt politikk og regjeringens klimaplan (medregnet anslag på forventet effekt av norsk deltakelse i det europeiske kvotesystemet). Det er fordi beregningene i framskrivningene og klimaplanen, medregnet effekten av norsk deltakelse i kvotesystemet, viser at utslippene i 2035 kan være 67 prosent lavere enn i 1990. Anslagene er usikre.

For 70 prosent reduksjon i 2035 er det anslått en merkostnad på om lag 10-17 milliarder kroner. For 75 prosent er merkostnaden anslått til å være om lag 14-21 milliarder kroner. For 80 prosent er det anslått en merkostnad på om lag 19-25 milliarder. Alle disse anslagene er svært usikre, og valg av virkemidler i årene framover for å nå målet vil ha mye å si for den samfunnsøkonomiske kostnaden.

De oppgitte kostnadsanslagene er basert på forutsetninger om en kombinasjon av nasjonale utslippsreduksjoner og bruk av kvotekjøp fra andre land. Det er i beregningen lagt til grunn nasjonale utslippsreduksjoner på i overkant av 3 millioner tonn over perioden 2031-2035. Utslippsreduksjonene utover dette er forutsatt oppnådd gjennom kvotekjøp fra andre land. Det er regnet på to samfunnsøkonomiske gjennomsnittskostnadsestimater på de nasjonale

tiltakene, 3000 og 5000 kroner per tonn (derav blir de totale kostnadsestimatene et spenn).
Bruk av fleksibilitet er estimert til en kostnad på 675 kroner per tonn. Valg av hvilke nasjonale virkemidler som tas i bruk for å nå målet, samt i hvilken grad fleksibilitet blir benyttet, vil ha svært stor innvirkning på det totale kostnadsnivået.

Spørsmål 20. Ber om anslag på kostnad for å oppnå ulike nivåer av reduksjon i klimagassutslipp i 2035 uten kvotekjøp, sammenlignet med kostnadsnivå i 2025 (basiskostnad) fordelt på private og offentlige, for en reduksjon på:

- 35 prosent
- 40 prosent
- 45 prosent
- 50 prosent
- 55 prosent
- 60 prosent
- 65 prosent
- 70 prosent
- 75 prosent
- 80 prosent

Med prosent menes prosentvis reduksjon sammenlignet med nivået i 1990. Vi ber om anslag i tråd med rundskriv R-109 om samfunnsøkonomiske analyser.

Svar: Det er ikke beregnet samlede samfunnsøkonomiske kostnader ved utslippsreduksjonene som er lagt til grunn i framskrivingene eller for regjeringens klimaplan. Tiltakskostnader er blant informasjonen som regjeringen tar med seg i vurderingen av ny politikk.

I forbindelse med at det skulle fastsettes et nytt klimamål for 2035, ble det gjort estimater av merkostnaden ved å gjennomføre ulike nasjonale utslippsreduksjoner i 2035, utover framskrivingene og videreføring av regjeringens klimaplan. I vurderingen av klimamål for 2035 bidro Statistisk sentralbyrå med beregninger av kostnader ved å oppfylle et 2035-mål gitt ulike ambisjonsnivå og innretninger av målet. For å anslå de samfunnsøkonomiske kostnadene ved nytt klimamål har analysen blitt benyttet som underlag. SSB-analysen vil ikke nødvendigvis fange opp hele den samfunnsøkonomiske kostnaden, men kan brukes som en kostnadssjablong.

Det vil ikke være noen merkostnader av å redusere de nasjonale utslippene med 35, 40 eller 45 prosent i 2035 utover det som må til for å oppnå utslippsreduksjonene i framskrivingene med vedtatt politikk og regjeringens klimaplan. Beregningene i framskrivingene og klimaplanen viser at utslippene i 2035 kan være 47 prosent lavere enn i 1990. Det ble heller ikke gjort kostnadsestimater av nasjonale utslippsreduksjoner over 60 prosent. For 50 prosent nasjonale reduksjoner i 2035 er det anslått en samfunnsøkonomisk merkostnad på om lag 11 milliarder kroner. For 55 prosent er merkostnaden anslått til å være om lag 35 milliarder kroner. For 60 prosent er det anslått en merkostnad på om lag 74

milliarder. Alle disse anslagene er svært usikre, og valg av virkemidler vil ha mye å si for den samfunnsøkonomiske kostnaden.

I disse estimatene er det regnet på samfunnsøkonomiske kostnader ved kun nasjonale utslippsreduksjoner. Med utgangspunkt i SSBs analyser er det lagt til grunn en gjennomsnittskostnad for 50 prosent reduksjon på 2500 kroner per tonn, mens et kutt på 55 prosent anslagsvis vil ha en gjennomsnittskostnad på 3500 kroner per tonn. For 60 prosent reduksjon vil den estimerte gjennomsnittskostnaden stige til 4500 kroner per tonn. Valg av hvilke nasjonale virkemidler som tas i bruk for å nå målet vil ha svært stor innvirkning på det totale kostnadsnivået og for fordelingen mellom private og det offentlige.

Miljødirektoratet gjennomfører en årlig analyse, *Klimatiltak i Norge*, som viser mulige klimatiltak som kan redusere norske utslipp.² Beskrivelsen av tiltakene inneholder informasjon om utslippsreduksjonspotensiale, barrierer, mulige virkemidler, samfunnsøkonomiske virkninger, endringer i behov for kraft og biomasse og beskrivelse av tiltaket og forutsetninger som ligger til grunn for utslipps- og kostnadsberegninger. For mange av tiltakene er det gjennomført privatøkonomiske analyser for å kvantifisere merkostnaden, disse framkommer av rapporten. Vedlegg 3 til rapporten beskriver metoden for tiltaksanalysen.

Klimatiltak i Norge viser et mulighetsrom for nasjonale kutt fram mot 2035. Regjeringens virkemiddelbruk og plan for utslippskutt framover presenteres årlig i *Klimastatus og -plan*. Når nye virkemidler vurderes vil det gjennomføres egne utredninger hvor kostnader belyses i mer detalj. Ett eksempel er at regjeringen i *Klimastatus og -plan* for 2025 gjennom en virkemiddelpakke for bygge- og anleggsplasser planlegger for krav i offentlige anskaffelser om at 5-10 prosent av energiforbruket skal være utslippsfritt i 2026, med en opptrapping mot 30-40 prosent i 2030. Miljødirektoratet har nylig levert del to av en utredning av klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser. Rapporten vurderer mulig innretning av et slikt minimumskrav, og foreslår en innretning. Det vurderes også samfunnsøkonomiske konsekvenser av minimumskravet, samt privatøkonomiske merkostnader for offentlige bygge- og anleggsprosjekter.³

21. Ber om anslag på kraftbehov for å oppnå ulike nivåer av reduksjon i klimagassutslipp i 2035 uten kvotekjøp, sammenlignet med kraftbehov i 2025, for en reduksjon på:

- 35 prosent
- 40 prosent
- 45 prosent
- 50 prosent
- 55 prosent
- 60 prosent
- 65 prosent
- 70 prosent
- 75 prosent

² <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2025/januar-2025/klimatiltak-i-norge-kunnskapsgrunnlag-2025/>

³ [Klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser: Utredning del 2 - miljodirektoratet.no](#)

- 80 prosent

Med prosent menes prosentvis reduksjon sammenlignet med nivået i 1990.

Svar: I 2024 gjennomførte NVE forenklede scenarioanalyser av hvordan ulike forutsetninger om klimatiltak kan påvirke kraftforbruk, kraftbalanse og kraftpriser.⁴ Analysene baserer seg på, og supplerer, kunnskapsgrunnlaget utarbeidet av Miljødirektoratet og presentert i *Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024*. I rapporten har Miljødirektoratet anslått et kraftbehov ved ulike identifiserte tiltak for utslippsreduksjoner i Norge mot 2030 og 2035. Samlet tilsvarer tiltakene som er utredet en utslippsreduksjon på om lag 63 prosent i 2035 sammenlignet med 1990 og isolert sett et økt kraftbehov på 43 TWh fra 2022 til 2035. Rundt halvparten av denne forbruksøkningen ligger allerede inne i NVEs basisbane for kraftmarkedet mot 2040. Det er ikke gjennomført tilsvarende analyser for andre nivåer på nasjonale utslippskutt.

NVEs første forenklede scenarioanalyser gir nyttige innspill, og NVE vil arbeide videre med å styrke kunnskapsgrunnlaget gjennom nye og utvidede scenarioanalyser. NVEs første forenklede analyser illustrerer én mulig utviklingsbane for utslippskutt. For eksempel er ikke tiltakene som ligger til grunn for Klimastatus og -plan de samme som ligger til grunn for NVEs analyser, og motsatt.

Virkingen av klimatiltak på kraftsystemet framover avhenger av hvilke faktiske tiltak som gjennomføres. Ulike typer utslippsreduksjoner og tiltak krever ulike mengder kraft, med ulike konsekvenser for effektuttak i enkeltregioner, og for det samlede kraftforbruket over året.

NVEs videre arbeid med scenarioanalyser skal legge til rette for bedre kunnskap om utviklingen i kraftforsyningen på lengre sikt, i lys av relevante mål iblant annet klima-, energi- og næringspolitikken. NVE vil i år legge fram en ny langsiktig kraftmarkedsanalyse i løpet av første halvår, og legger opp til å publisere nye scenarioer høsten 2025.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen

⁴ <https://www.nve.no/energi/analyser-og-statistikk/scenarioer-for-kraftmarkedet-2024/>



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2037-

Dato
23. mai 2025

Svar på spørsmål 22-28 fra Energi- og miljøkomiteen til Meld. St. 25 (2024-2025) - Klimameldingen

Jeg viser til spørsmål 22-28 fra Stortingets Energi- og miljøkomité på vegne av komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne om Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet*.

Spørsmål 22. Utredning av karbonbudsjetter fra Miljødirektoratet

Miljødirektoratet har fått i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet å sette opp et karbonbudsjett for Norge i tråd med klimamålene. Miljødirektoratet har fått frist 2. juni for å levere denne utredningen. I Meld. St. 25 (2024-2025) skriver regjeringen at de vil "foreslå at det i klimaloven lovfestes et krav om å lage indikative utslippsbaner som viser veien til 2050. Utslippsbanene skal fungere som kunnskapsgrunnlag for langsiktig planlegging, og skal ikke i seg selv lovfestes. Denne regjeringen vil legge fram slike utslippsbaner i Klimastatus og -plan" (s. 90).

- Betyr dette at de indikative utslippsbanene skal være utarbeidet ut ifra et slikt karbonbudsjett som nå utredes av Miljødirektoratet?
- Vil regjeringen legge til grunn at det er sektorvise mål og budsjetter som skal lovfestes, eller kun framskrivninger?
- Vil regjeringen legge opp til at disse indikative utslippsbanene viser og opplyser om sårbarhetsanalyser og usikkerheter knyttet blant annet til kvoter, utslippsenheter, skotkreditter ol. ref. kritikk fra Riksrevisjonen?

Svar: Miljødirektoratet fikk i tildelingsbrevet for 2025 i oppdrag å gjøre «Analyser av ulike tilnærminger til karbonbudsjett for Norge. Nærmere detaljer gis i egen dialog.» Oppdraget har ikke vært å sette opp et karbonbudsjett for Norge i tråd med klimamålene.

På bakgrunn av forslaget i Meld. St. 25 (2024-2025) om å lovfeste et krav om å lage indikative utslippsbaner som viser veien til 2050, vil Miljødirektoratet få utvidet frist og justerte føringer for oppdraget.

Regjeringen legger ikke opp til at de indikative utslippsbanene i seg selv skal lovfestes, men at de skal fungere som kunnskapsgrunnlag for langsiktig planlegging. En indikativ utslippsbane skal vise en mulig utvikling av fremtidige utslipp i årene frem til 2050, gitt en innsats og/eller utvikling. Det skal utarbeides flere ulike indikative utslippsbaner som viser ulike mulige veier til lavutslippssamfunnet i 2050. De indikative utslippsbanene skal være basert på et faglig grunnlag. «Sluttpunktet» for de indikative utslippsbanene vil være klimamålet for 2050, slik det følger av klimaloven § 4. Regjeringen legger ikke opp til å lovfeste detaljerte føringer for utformingen av de indikative utslippsbanene i klimaloven. Regjeringen vil i løpet av sommeren 2025 sende et lovforslag på høring.

Riksrevisjonen anbefalte at Klima- og miljødepartementet i større grad synliggjør veivalgene rundt, og usikkerheten ved, bruk av mulighetene for å kjøpe kvoter gjennom Parisavtalen og utslippsenheter og skogkreditter gjennom klimaavtalen med EU. Regjeringen vil fortsette arbeidet med å utvikle metoder og kunnskapsgrunnlag for klimapolitikken, inkludert vurderinger av usikkerhet. Regjeringen vil komme med oppdatert informasjon om tilgang på internasjonal fleksibilitet for oppfyllelse av klimamålene i klimastatus og -plan for 2026.

Spørsmål 23. Klimafinansiering

På klimatoppmøtet i Baku (2024) ble det vedtatt et nytt globalt mål for klimafinansiering til utviklingsland. I den forbindelse skriver regjeringen at de vil "starte et arbeid med å vurdere hvordan også norsk finansiering kan innrettes og økes fram mot 2035" (Meld. St. 25 (2024-2025,) s. 28).

- *Hvordan vil regjeringen vurdere dette og hva er prosessen framover?*
- *Vurderer regjeringen å legge fram en stortingsmelding om norsk klimafinansiering, som inkluderer hva et nytt norsk klimafinansieringsmål bør være, samt hvordan norsk finansiering kan innrettes og økes fram mot 2035?*
- *Vil regjeringen melde inn Norges bidrag i regnskogsatsingen som en del av Norges forpliktelser under Parisavtalen?*

Svar: Det er nedsatt en arbeidsgruppe på embetsnivå med deltagelse fra KLD, UD og FIN som skal utrede ulike alternativer for hvordan et nytt norsk klimafinansieringsmål kan innrettes og økes. Arbeidsgruppa vil komme med anbefalinger som regjeringen deretter vil ta stilling til.

Regjeringen har foreløpig ikke vurdert å legge frem en egen stortingsmelding om klimafinansiering.

Norge bidrar til globale utslippsreduksjoner gjennom innsatsen for å bevare tropisk skog i utviklingsland. Innsatsen skjer gjennom Klima- og skoginitiativet, som er en del av norsk offentlig bistand. Norge rapporterer i tråd med forpliktelsen under Parisavtalens artikkel 9.5 om at industriland annethvert år skal sende inn veiledende kvantitativ og kvalitativ

informasjon knyttet til klimafinansiering. De globale utslippsreduksjonene som Klima- og skoginitiativet bidrar til, skal ikke brukes for å oppnå NDC-målene for Norge.

Spørsmål 24. Vurdering av Klimautvalgets anbefalinger

Regjeringen skriver at det "pågår en vurdering av en del anbefalinger" fra Klimautvalget 2050 (Meld. St. 25 (2024-2025), s. 43).

- *Kan regjeringen opplyse om hvilke anbefalinger som vurderes og hva som er prosessen videre for oppfølging av disse vurderingene?*

Svar: Klimautvalget 2050 sin NOU har vært et nyttig underlag for arbeidet med Meld. St 25 (2024-2025) og regjeringen følger opp flere av anbefalingene fra utvalget i klimameldingen. Det er også anbefalinger som vurderes i forbindelse med andre relevante prosesser framover.

Ett eksempel er knyttet til at Klimautvalget 2050 anbefaler at det settes egne klimamål for skog- og arealbrukssektoren. Som varslet i klimameldingen vil regjeringen vurdere et konkret mål for reduserte klimagassutslipp fra irreversible arealbruksendringer på land og et langsiktig klimamål for skog.

Ett annet eksempel er at Klimautvalget 2050 anbefalte at det utarbeides en forpliktende opptrappingsplan for karbonprisen også etter 2030. I Meld. St. 25(2024-2025) viser regjeringen til at en hensiktsmessig innretning og nivå på klimaavgiftene vurderes sammen med øvrig virkemiddelbruk i forbindelse med utarbeidelse av en oppdatert klimaplan som presenteres i Klimastatus og -plan for 2026.

Ett tredje eksempel er at Klimautvalget 2050 anbefalte at alle underliggende etater får en tydelig føring om å bidra til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn, og således vise hvordan de skal bidra. De anbefaler at det stilles krav til at statlige organer og etater skal ha klimamål og handlingsplaner for egen virksomhet, og at de bør rapportere på dette. Departementene har i tildelingsbrevene for 2024 og 2025 gitt alle underliggende virksomheter en fellesføring om systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Regjeringen vil evaluere oppfølgingen av denne føringen og på den bakgrunn vurdere om det er hensiktsmessig å innføre målrettede krav/retningslinjer for drift og anskaffelser i alle statlige virksomheter. Det skal i den forbindelse ses hen til øvrig virkemiddelbruk.

Spørsmål 25. Irreversible arealbruksendringer

Det er stor offentlig interesse rundt skog- og arealbrukssektoren og intensjoner rundt mål om opptak og utslipp fra sektoren.

Regjeringen skriver i klimameldingen (Meld. St. 25 (2024-2025)): "Sammen med et langsiktig klimamål for forvaltet skog, se kapittel 8.2, vil et mål for reduserte utslipp fra irreversible arealbruksendringer totalt sett kunne gi gode rammer for en helhetlig klimapolitikk for skog- og arealbrukssektoren" (s. 62) og at de vil "sette i gang en utredning med sikte på å fastsette

et mål for reduserte klimagassutslipp fra irreversible arealbruksendringer på land og utrede relevante virkemidler” (s. 65)

- Hva slags prosess har regjeringen tenkt at denne utredningen skal ha?
- Når har regjeringen tenkt at Stortinget kan få framlagt et forslag til mål om reduserte utslipp fra irreversible arealbruksendringer samt relevante virkemidler?
- Er det langsiktige klimamålet for forvaltet skog som skal utredes, tenkt å omfatte både utslipp og opptak, og vil det i slikt tilfelle legges opp til et forslag om separate mål for hhv. reduserte utslipp og økte opptak?
- Hvilke(n) regnemåte(r) vil legges til grunn for å anslå størrelsen på addisjonelle opptak som kan regnes inn mot måloppnåelsen i Norges NDC for 2030 og 2035?

Svar: Klima- og miljødepartementet arbeider med å avklare rammene for utredninger om et mål for reduserte utslipp fra irreversible arealbruksendringer og et langsiktig klimamål for skog så raskt som mulig. Vi må komme tilbake til videre prosess når dette er nærmere avklart. Den konkrete innretningen av målene må avklares når vi ser resultatet av utredningene. Herunder må det avklares om slike mål bør lovfestes, noe som i så fall vil kreve Stortingets vedtak.

Når det gjelder metode for å beregne addisjonelle opptak fra skog- og arealbrukssektoren som kan regnes inn mot måloppnåelsen i Norges mål under Parisavtalen er den konkrete metoden for å regne inn addisjonelle utslipp og opptak ennå ikke avklart, men vil avklares raskt. En slik metode må fastsettes før det er mulig å gi et konkret anslag på bidraget fra denne sektoren til måloppnåelsen.

Spørsmål 26. Forbud mot nedbygging av myr, utredning

Regjeringen skriver i klimameldingen (Meld. St. 25 (2024-2025)) at de anser behov for videre utredning av forbud mot nedbygging av myr, og at “Utredningen skal etter planen leveres innen utgangen av april 2025. Regjeringen tar sikte på å sende et forbud mot nedbygging av myr på høring før sommeren 2025.” Per 14.05.25 er denne utredningen ikke offentliggjort.

- Vil, og evt. når, blir utredningen offentliggjort, og tar fortsatt regjeringen sikte på å sende et forbud mot nedbygging av myr på høring før sommeren 2025?

Svar: På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet har det juridiske fakultetet ved Universitetet i Bergen utarbeidet en rapport om alternative innretninger for innføring av forbud mot nedbygging av myr. Rapporten ble publisert på regjeringens nettsider 20. mai 2025.

Regjeringen vil sende et forbud mot nedbygging av myr på høring før sommeren 2025.

Spørsmål 27. Vurdering av klimadommen

I klimameldingen (Meld. St. 25 (2024-2025)) skriver regjeringen at de “har analysert hvilken betydning klimadommen i EMD har for Norge, og rettsutviklingen på menneskerettighetsfeltet, som dommen er uttrykk for” (s. 90).

NIM anbefalte myndighetene å styrke klimaloven og mer spesifikt at klimaloven burde lovfeste en plikt til å fastsette et karbonbudsjett fram til 2050, bindende klimamål for 2035, 2040 og 2045, årlige veikart fra regjeringen til Stortinget som redegjør for effekten av tiltak og

status for oppfyllelsen av nasjonale klimamål, opprettelsen av et uavhengig klimaråd. Samt at det fastsettes en strategi for forholdsmessig fordeling av byrden ved å kutte nasjonale utslipp og at myndighetene raskt avklarer innholdet i en eventuell ny klimaavtale med EU.

- Mener regjeringen at man fortsatt følger opp hvilke konsekvenser EMD dommen har for Norge, selv om en rekke anbefalinger fra NIM ikke blir fulgt opp eller foreslått i klimameldingen? I så fall hva begrunnes dette med.*

Svar: Regjeringen er opptatt av å legge seg på et riktig nivå i hvordan vi følger opp våre menneskerettsforpliktelser. I vårt arbeid med å vurdere og følge opp klimadommen har det vært viktig for oss å påse at Norge etterlever EMK. Samtidig er regjeringen opptatt av at vi unngår å begrense politikernes handlingsrom mer enn nødvendig.

I klimadommen slår EMD fast at EMK forplikter statene til å iverksette nødvendige tiltak for å forhindre alvorlige konsekvenser av global oppvarming. Samtidig bekrefter dommen at EMD tilkjenner statene en vid skjønnsmargin for utformingen av innholdet i den enkelte stats klimapolitikk, slik at EMD vil være varsom med å overprøve statenes valg av klimatiltak.

Den tilnærmingen for oppfølging av klimadommen som regjeringen har foreslått, bidrar til å tydeliggjøre at kravene i EMK artikkel 8 er fulgt opp og ivaretatt i den norske klimalovgivningen, med fokus på momentene EMD vektla i klimadommen, samtidig som det politiske handlingsrommet i klimapolitikken bevares.

28. Veikart for CO₂-håndtering:

Gassnova har fått i oppdrag fra Energidepartementet å utarbeide et veikart som beskriver hvordan CO₂-håndtering kan bidra til å redusere utslippene fra landbasert industri og avfallsforbrenningsanlegg fram til 2050.

- Når forventer regjeringen at dette veikartet blir ferdigstilt, og hvilke temaer/ utfordringer kan vi forvente at blir avklart i veikartet?*

Svar: Spørsmålet er forelagt Energiministeren som har gitt følgende svar: «I 2024 fikk Gassnova i oppdrag fra Energidepartementet å utarbeide et veikart som beskriver hvordan CO₂-håndtering kan bidra til å redusere utslippene fra landbasert industri og avfallsforbrenningsanlegg fram til 2050. Veikartet skal ses i sammenheng med forvaltningen av CLIMIT-Demo og TCM. Veikartet skal identifisere behov for teknologiutvikling og fremtidsrettede løsninger, gi grunnlag for utforming av tiltak for CO₂-fangst og legge til rette for gjennomføring av de mest energi- og kostnadseffektive tiltakene for å redusere CO₂-utslippene i industrien. Det er ventet at veikartet vil ferdigstilles i løpet av høsten 2025.»

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1852-

Dato
22. mai 2025

Svar på spørsmål 29-34 til Meld. St. 25 (2024-2025) - Klimameldingen

Jeg viser til spørsmål 29-34 fra Stortingets Energi- og miljøkomité på vegne av komiteens medlem fra Rødt om Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet*.

Spørsmål om tilbakeføring

I klimameldingen skriver regjeringen: «Samtidig kan forurensere betaler-prinsippet oppleves som urettferdig på individuelt nivå dersom velstående individer eller industri kan fortsette med en utslippssintensiv livsstil og virksomhet ved å betale for det, mens andre blir nødt til å tilpasse seg og endre adferd»

Spørsmål 29. Hvorfor har ikke regjeringen i klimameldingen vurdert ulike metoder for rettferdig og effektiv «tilbakeføring» av CO2-avgift, slik som ble varslet i Grønn bok (Regjeringens klimastatus- og plan (2024-2025), side 30)?

Svar: I klimameldingen har regjeringen presentert tre overordnede føringer for tilbakeføring. Tilbakeføringen skal gjennomføres på en måte som understøtter nødvendige klimatiltak, bidrar til rettferdig omstilling og i minst mulig grad reduserer effekten av øvrige klimatiltak. I tillegg presenteres det mer konkrete prinsipper for tilbakeføring, som vil danne grunnlaget for den årlige politikken. Tilbakeføring av klimaavgifter kan ikke vurderes isolert, men må ses i sammenheng med øvrig virkemiddelbruk som har effekt på fordelingen av samfunnets ressurser. Hvordan tilbakeføringen konkret gjennomføres, sett opp mot virkemidlene i klimapolitikken, er et budsjettspørsmål og vil bestemmes i de årlige budsjettprosessene. Som omtalt i klimameldingen vil regjeringen i Klimastatus og -plan presentere hvordan tilbakeføringen eventuelt blir gjennomført og vil gjennom dette jobbe for økt forståelse og aksept for klimapolitikken.

Spørsmål 30. Hvilke tiltak, utover tilbakeføring av klimaavgifter, har departementet vurdert som er rettet mot velstående individer, slik at den øvrige befolkningen ikke opplever klimatiltak som urettferdige?

Svar: Regjeringen er opptatt av å føre en samlet politikk som både reduserer klimagassutslippene og som reduserer ulikhet. Et viktig prinsipp for klimavirkemidlene er at de skal følge forurenser betaler-prinsippet. Regjeringen legger samtidig vekt på rettferdighet og omfordeling gjennom den generelle skatte- og avgiftspolitikken og gjennom en rekke velferdsordninger. I sum bidrar dette til at klimapolitikken får den ønskede effekten på utslippene, samtidig som et rettferdig samfunn med lav grad av ulikhet ivaretas. Det kan være behov for ytterligere omfordelende tiltak mellom ulike grupper av samfunnet, hvis klimavirkemidlene gir uønskede fordelingsvirkninger. Regjeringen jobber med å styrke kunnskapsgrunnlaget om fordelingseffektene av klimapolitikken. Omfordeling og tilbakeføring vil i likhet med andre budsjettsaker bestemmes i de årlige budsjettprosessene.

Spørsmål 31. Hvorfor er ikke det foreslått å innføre noen slike tiltak og når mener departementet det er hensiktsmessig å innføre det?

Svar: I klimameldingen presenterer regjeringen de overordnede hensynene og prinsippene for tilbakeføring. Virkemiddelbruk for omfordeling og tilbakeføring vil i likhet med andre budsjettsaker bestemmes i de årlige budsjettprosessene.

Spørsmål om kraft og strøm

Viser til rapport «Tilstanden i kraftsystemet 2025» utgitt av NVE 8. april 2025. På side 24 i denne rapporten omtaler NVE målet om 10 TWh redusert strømforbruk i bygg. I rapporten kan vi lese: «Bruk av lokal energiproduksjon, som for eksempel solkraft på tak, og fjernvarme skal anses som redusert kraftforbruk fra nettet». I fotnote kan vi lese at denne endringen er i oppdragsbrev fra ED til NVE. Disse opplysningene reiser noen spørsmål.

Spørsmål 32. Kan departementet redegjøre for hvorfor disse endringene i definisjon og målemetode for målet om 10 TWh redusert strømforbruk i bygg er gjennomført?

Svar: Spørsmålet er forelagt Energiministeren som har gitt følgende svar: «Både solkraft på tak og fjernvarme bidrar til å redusere bygningers behov for strøm fra nettet og avlaste kraftsystemet. En stor del av bakgrunnen for å legge om 10 TWh-målet fra energieffektivisering av energibruk til energieffektivisering av strøm er at det er tilgangen på fornybar strøm og nettilknytning som er antatt å være utfordringen i årene fremover. Det er derfor departementets vurdering at tiltak som bidrar til å dempe behovet for ny kraft- og nettutbygging bør telle med i måloppnåelsen av 10 TWh-målet.»

Da Stortinget vedtok mål om 10 TWh redusert strømforbruk i bygg i juni 2024 forholdt vi oss til NVE sin definisjon i rapporten fra 19. februar 2024 (Mål om 10 TWh mindre strømforbruk i bygninger innen 2030). Dette var også den definisjonen Energidepartementet brukte ved rapportering på målet ved fremleggelse av statsbudsjettet for 2025.

Spørsmål 33. Hvorfor har ikke departementet konsultert eller informert Stortinget ved innføring av en ny målemetode?

Det er mulig departementet har gode grunner for å endre målemetode, men det reiser i tillegg spørsmål rundt målet om 8 TWh solkraft i 2030, og om den nye målemetoden innebærer en dobbelttelling. Det er også slik at den nye målemetoden medfører at målet om 10 TWh er mindre ambisiøst.

Svar: Spørsmålet er forelagt Energiministeren som har gitt følgende svar:

«Departementet vil orientere om status for målet om 10 TWh redusert strømforbruk i den totale bygningsmassen i 2030 sammenlignet med 2015 i de årlige statsbudsjettene. Her vil det også orienteres om eventuelle justeringer og oppdateringer av målemetoder. Se for øvrig svar på spørsmål 32.»

Spørsmål om klimamål for 2035

Spørsmål 34. Regjeringen anslår at nasjonale utslippskutt vil utgjøre omtrent 65 prosent av det overordnede klimamålet for 2035. Hvorfor setter ikke regjeringen et nasjonalt mål om 60 prosent innenlands reduksjon, slik som fagmyndighetene anbefaler, og som NIM understreker kan skape en rettslig risiko innenfor EMD dersom Norge ikke har et slikt mål?

Svar: I fremskrivingene fra Nasjonalbudsjettet 2025 reduseres nasjonale utslipp med 37 prosent i 2035 sammenlignet med 1990 som følge av allerede vedtatt klimapolitikk og antagelser om den økonomiske og teknologiske utviklingen. Gjennomføring av politikken det legges opp til i Klimastatus og -plan for 2025 er beregnet til å redusere norske utslipp ytterligere. Basert på fremskrivingene og en videreføring av klimaplanen for 2030 til 2035 er utslippene anslått å kunne bli redusert med 47 prosent i 2035 sammenlignet med 1990-nivå. Medregnet anslag på forventet effekt av norsk deltakelse i det europeiske kvotesystemet kan utslippene bli anslagsvis 67 prosent lavere i 2035 enn i 1990. Fraværet av et nasjonalt delmål endrer ikke på at Norge skal fortsette å redusere nasjonale utslipp og legge til rette for en gradvis omstilling til lavutslippssamfunnet i 2050. Dette vil vi følge opp i Klimastatus og -plan, der vi følger opp planer, legger fram nye tiltak og virkemidler, og viser hvordan vi skal nå klimamålene våre. Regjeringen legger til grunn at målet i hovedsak skal nås gjennom nasjonale tiltak og samarbeid med EU.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen

