



Statsråden

Stortinget, Energi- og miljøkomiteen
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/3904-

Dato
6. november 2025

Dokument 8:3 S (2025-2026) - om en plan som sørger for at Norge kutter utslipp og når klimamålene

Jeg viser til brev fra energi- og miljøkomiteen av 23. oktober 2025, med representantforslag 8:3 S (2025–2026) fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om en plan som sørger for at Norge kutter utslipp og når klimamålene. Forslagene omfatter flere fagområder og jeg har derfor innhentet svar fra de ansvarlige statsrådene.

1. Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag til justeringer i skatte- og avgiftssystemet for å fremme klimavennlige valg, inkludert firmabilbeskatning, trafikkforsikringsavgift, engangsavgift og veibruksavgift.

Finansministerens svar:

Regjeringen har nylig lagt frem Prop. 1 LS (2025-2026) *Skatter og avgifter 2026*, med regjeringens forslag til skatte- og avgiftsopplegg for 2026. Regjeringens forslag til skatte- og avgiftsopplegg inneholder forslag til justeringer i skatte- og avgiftssystemet for å fremme klimavennlige valg, hvorav økte avgifter på utslipp av klimagasser er det viktigste. Forslaget ligger til behandling i Stortinget.

Engangsavgiften gir allerede betydelige insentiver til å velge lav- og nullutslippsløsninger i transportsektoren, se nærmere omtale i Prop. 1 LS (2026-2026) *Skatter og avgifter 2026*, punkt 13.4.

Veibruksavgiften på drivstoff skal prise eksterne kostnader ved veitrafikken, slik som ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp til luft. Utslipp av CO₂ prises ikke gjennom veibruksavgiften, men gjennom CO₂-avgiften på mineralske produkter. Elektrisitet, er ikke omfattet av veibruksavgiften. Manglende prising av eksterne kostnader ved bruk av

elbil kan føre til økt trafikkvolum og økte eksterne kostnader ved veitrafikk, se nærmere omtale i Prop. 1 LS (2025-2026) *Skatter og avgifter 2026*, punkt 13.8.

Trafikkforsikringsavgiften er en fiskal avgift som ble innført i 2018, til erstatning for den tidligere årsavgiften. Satsen for elbiler er høyere enn for biler med forbrenningsmotor, noe som må ses i sammenheng med at elbiler ikke er omfattet av veibruksavgiften, se nærmere omtale i Prop. 1 LS (2025-2026) *Skatter og avgifter 2026*, punkt 13.5.

Fordelen ved å bruke arbeidsgivers bil til private formål er skattepliktig inntekt og inngår i grunnlaget for skatt på alminnelig inntekt, trygdeavgift og trinnskatt. Den tidligere fordelene for elbiler ble avvirket fra og med inntektsåret 2023, se nærmere omtale i Prop. 1 LS (2022-2023) *Skatter, avgifter og toll 2023*, punkt 3.4. Regjeringen vil i 2027-budsjettet komme tilbake med en full gjennomgang av firmabilbeskatningen, herunder treffsikkerheten til dagens modell og konsekvenser for ulike biltyper samt eventuelle forslag til regelverksendringer, se nærmere omtale i Prop. 1 LS (2025-2026) *Skatter og avgifter 2026*, kapittel 22.

Regjeringen vurderer skatte- og avgiftssystemet i forbindelse med de årlige statsbudsjettene, herunder forslag til justeringer for å fremme klimavennlige valg. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å be regjeringen gjennomgå og fremme forslag til justeringer i skatte- og avgiftssystemet for å fremme klimavennlige valg, inkludert firmabilbeskatning, trafikkforsikringsavgift, engangsgift og veibruksavgift.

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

Finansministerens svar:

Regjeringen oppnevnte i 2024 en ekspertgruppe for utredning av virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter. Ekspertgruppen ble blant annet bedt om 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.» Rapporten ble overlevert til Klima- og miljøministeren 26. mai i år. Siden har rapporten vært på høring. Regjeringen er i gang med å vurdere hvordan rapporten skal følges opp.

Videre vurderer regjeringen endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å gjennomgå og fremme forslag til justeringer i skatte- og avgiftssystemet for å fjerne unødvendige hindringer og gjøre gjenbruk mer lønnsomt.

3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne merverdiavgiften på brukthandel.

Finansministerens 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 avvike 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.

Gjenbruk har allerede gunstige merverdiavgiftsregler. Bruktselgere trenger ikke å beregne merverdiavgift på hele salgssummen, men kan på nærmere vilkår velge å kun legge merverdiavgift på avansen. På denne måten unngår man at varen blir ilagt merverdiavgift to ganger.

Redusert merverdiavgift for brukte varer vil ikke gi nevneverdig insentiv for kjøpere som enten har rett til fradrag eller kompensasjon for inngående merverdiavgift. Dette gjelder i stor grad både næringsdrivende og offentlig virksomhet. En annen innvending er utfordringene og dermed kostnadene med å skille mellom brukte og nye varer. Det er videre risiko for uønskede tilpasninger, og det er heller ikke gitt at den reduserte merverdiavgiftssatsen veltes over til forbrukeren, i form av lavere priser på brukthandel.

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. For å stimulere omsetningen av brukte varer, anbefaler ekspertgruppen at støtte gis i form av direkte tilskudd til omsetning av brukte varer hos næringsdrivende eller ved fritak i merverdiavgiften. Ekspertgruppen peker på at begge tiltak vil ha avgrensingsutfordringer og må utredes nærmere. Videre anbefaler ekspertgruppen at avansemetoden for omsetning av brukte varer forenkles, blant annet ved at kravet om at avansen dokumenteres og beregnes per vare bortfaller, og at avansen i stedet kan beregnes samlet per termin.

Regjeringen har allerede gjort tiltak for å fremme brukthandel, gjennom å avvike brukthandellogen blant annet for brukte klær fra 1. juli 2024.

Regjeringen er i gang med å vurdere hvordan rapporten fra ekspertgruppen for utredning av virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter skal følges opp. Regjeringen vurderer videre endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre et forslag om redusert merverdiavgift på brukthandel nå.

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

Finansministerens svar:

Jeg viser til svar til forslag 3. Merverdiavgiften skal skaffe staten inntekter og det gjøres mest effektivt med færrest mulig unntak fra alminnelig avgiftsplikt.

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. For å øke omfanget av reparasjoner anbefaler ekspertgruppen at støtten gis i form av tilskudd, og ikke gjennom fritak for merverdiavgift.

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.

Regjeringen er i gang med å vurdere hvordan rapporten fra ekspertgruppen for utredning av virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter skal følges opp. Regjeringen vurderer videre endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om redusert merverdiavgift på reparasjonstjenester nå.

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

Finansministerens svar:

Jeg viser til svar til forslag 3. Merverdiavgiften skal skaffe staten inntekter og det gjøres mest effektivt med færrest mulig unntak fra alminnelig avgiftsplikt.

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.

Regjeringen vurderer endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å fjerne merverdiavgiften på frukt og grønt.

6. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptappingsplan for økt CO₂-avgift til minst 3000 kroner per tonn innen 2030.

Finansministerens svar:

Regjeringen er opptatt av å være forutsigbar i klimapolitikken og følge en troverdig opptappingsplan for klimaavgiftene, slik at bedrifter og husholdninger kan ta informerte beslutninger. Forutsigbarhet reduserer usikkerhet og dermed risikoen for feilinvesteringer og gir grunnlag for en effektiv klimapolitikk. Den gjeldende opptappingsplanen for klimaavgifter på utslipp under innsatsfordelingen frem mot 2030 er allerede ambisiøs. I Klimastatus og -plan for 2026 varslet regjeringen at den vil fortsette å trappe opp klimaavgiftene også etter 2030. Det generelle nivået skal trappes videre opp fra 2 400 kroner (2025-kroner) i 2030 til 3 400 2025-kroner i 2035. Det innebærer at den årlige økningen i det generelle avgiftsnivået på om lag 200 2025-kroner per tonn CO₂ fortsetter i perioden 2031–2035. Det bidrar til en forutsigbar omstilling. Eventuelle justeringer i planen vurderes sammen med øvrig virkemiddelbruk i arbeidet med Klimastatus og -plan for 2027.

På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å be regjeringen legge frem en opptappingsplan for økt CO₂-avgift til minst 3 000 kroner per tonn CO₂ innen 2030.

7. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag til en miljøavgift på «ultra fast fashion» og bruke skatte- og avgiftspolitikken for å redusere importen av miljøskadelige varer via netthandel.

Finansministerens svar:

Den økte netthandelen medfører flere utfordringer for forbrukere, næringsliv og miljø. Dette berører mange ulike sektorer, myndigheter og regelverk.

Regjeringen har etablert en innsatsgruppe for å håndtere utfordringene knyttet til økt netthandel fra land utenfor EU/EØS. Innsatsgruppen ledes av Barne- og familiedepartementet, med deltakere fra en rekke relevante departementer. En innsatsgruppe vil ikke løse alle utfordringene, men vil sørge for en kraftsamling av ressursene våre.

Regjeringen vil også sørge for at arbeidet med sikte på gjennomføring i norsk rett av viktige EU-rettsakter som markedstilsynsforordningen, økodesignforordningen, produktsikkerhetsforordningen og forordningen om digitale tjenester (DSA) gis høy prioritet. Dette vil gjøre tilsynsmyndighetene bedre rustet til å føre effektiv kontroll med produktregelverket, gi bedre beskyttelse mot skadelige produkter for både forbrukerne og miljøet, og tilrettelegge for rettferdig konkurranse for europeiske bedrifter.

Videre vil Tolletaten styrke bemanningen på kontrollen av varestrømmen post- og kurer, en varestrøm hvor også varer fra Temu og andre nettplattformer inngår

Med virkning fra 2020 ble den tidligere 350-kronersgrensen for toll- og avgiftsfri innførsel på nett fra utlandet avviklet, og erstattet med den såkalte VOEC-ordningen. Ordningen går ut på at utenlandske tilbydere av varer med verdi under 3 000 kroner beregner og oppkrever merverdiavgift på salgstidspunktet. Ordningen legger til rette for effektiv flyt av varer, lavere administrasjonskostnader for forbrukerne og, ikke minst, at merverdiavgift blir beregnet på alle lavverdivarer som importeres fra utlandet. For at ordningen skal være enkel, er utenlandske tilbydere fritatt for tollavgift. Fritaket er isolert sett uheldig, men har vært ansett nødvendig for at VOEC-ordningen skal fungere godt. Tollavgiftsfritaket omfatter i praksis kun klær og tekstiler, og med det en begrenset del av total netthandel. Tollavgift er dessuten et lite treffsikkert virkemiddel for å redusere importen av miljøskadelige varer. Det skyldes at tolltariffen ikke er utformet ut fra klærs levetid, produksjonsmetode eller miljøkrav. Videre er tollsatsene på klær i pst. av tollverdi, noe som innebærer at tollavgiften blir lavest for de billigste og potensielt minst slitesterke klærne.

EU-kommisjonen fremmet i 2023 et forslag om en større tollreform. Som et tillegg til det opprinnelige forslaget, ble det i februar 2025 foreslått å innføre et såkalt behandlingsgebyr («a union handling fee») på lavverdivarer fra tredjeland for å dekke økte kostnader til kontroll og risikoanalyser. Tollreformen, herunder behandlingsgebyret, er ikke vedtatt i EU. I juni 2025 vedtok Rådet for Den europeiske union et forhandlingsmandat for forhandlinger med Europaparlamentet om tollreformen. Den nærmere innretningen av et eventuelt behandlingsgebyr er ikke endelig avklart. Finansdepartementet følger med på utviklingen i EU når det gjelder tiltak i den foreslåtte tollreformen.

Virkemidler, herunder økonomiske virkemidler og endringer i skatte- og avgiftssystemet, for å fremme bærekraftig forbruk av tekstiler ble utredet i rapporten fra Ekspertgruppen for utredning av virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter. Ekspertgruppen anbefalte blant annet at det innføres en særavgift på tekstiler.

Regjeringen er i gang med å vurdere hvordan rapporten skal følges opp. Videre vurderer regjeringen endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å utrede og fremme forslag til en miljøavgift på «ultra fast fashion» og bruke skatte- og avgiftspolitikken for å redusere importen av miljøskadelige varer via netthandel.

8. Stortinget ber regjeringen fremme forslag for en styrket sirkulær økonomi, med utgangspunkt i ekspertgruppen for virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter.

Klima- og miljøministerens svar:

Regjeringens visjon er at Norge skal være et foregangsland i utviklingen av en grønn, sirkulær økonomi som reduserer den samlede miljø- og klimabelastningen og skaper nye arbeidsplasser i hele landet. Ressurser må brukes og ombrukes mer effektivt i giftfrie kretsløp og erstatte uttak av, og produksjon med nye ressurser. Regjeringen har videre en handlingsplan for en sirkulær økonomi fra 2024. Den viderefører og bygger på nasjonal strategi for en grønn, sirkulær økonomi fra 2021. Dette utgjør et godt utgangspunkt for regjeringens arbeid med sirkulær økonomi og vi er godt i gang med å følge opp tiltakspunktene i handlingsplanen. I tillegg har regjeringen mottatt rapporten fra ekspertgruppen for virkemidler for å fremme sirkulære aktiviteter som, sammen med høringssvarene til rapporten, er et godt kunnskapsgrunnlag for videre arbeid. Jeg understreker at det ikke finnes et selvstendig tiltak som kan sikre omstillingen mot en sirkulær økonomi. De ulike aktørene i privat og offentlig sektor må jobbe med mange ulike tiltak og virkemidler i ulike sektorer for å fremme omstilling.

9. Stortinget ber regjeringen videreføre klimaavtalen med EU ut over 2030.

Klima- og miljøministerens svar:

I juni 2025, i forbindelse med behandlingen av nytt klimamål for 2035, vedtok Stortinget følgende (vedtak 991): «*Stortinget ber regjeringen planlegge for at det lovbestemte klimamålet for 2035 skal nås med utslippskutt i Norge og i samarbeid med EU, og komme tilbake til Stortinget i løpet av 2026 med forslag til hvordan dette kan sikres.*» Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Regjeringen planlegger for at klimamålet for 2035 skal nås med utslippsreduksjoner i Norge og i samarbeid med EU, i tråd med Stortingets vedtak.

Klimaavtalen med EU går i praksis ut på at Norge deltar i det klimarammeverket EU har vedtatt for å sikre at EU oppfyller sitt klimamål under Parisavtalen. Når EU har avklart sitt klimamål for 2040 kan det utarbeides klimaregelverk som skal sikre oppfyllelse av det nye målet. Det er ventet at Kommisjonen vil foreslå endringer i klimakvotesystemet innen tredje kvartal 2026. Kommisjonens forslag til endringer i øvrige deler av EUs klimarammeverk, det regelverket som i dag omtales som innsatsfordelingsforordningen og skog- og arealbruksregelverket, er ventet i fjerde kvartal 2026. Det tar normalt om lag to år fra Kommisjonen legger frem et forslag til det blir formelt vedtatt i EU. Norge må avvente

vedtakelsen av EUs klimaregelverk før vi formelt kan avklare at klimaavtalen med EU skal videreføres etter 2030.

10. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et nasjonalt klimamål som gir en tydelig ramme for norsk klimapolitikk.

Klima- og miljøministerens svar:

I behandlingen av Norges nye klimamål for 2035 fremmet regjeringen ikke et nasjonalt delmål, men Norge skal fortsette å redusere nasjonale utslipp og legge til rette for en gradvis omstilling til lavutslippssamfunnet i 2050. Regjeringen foreslo ett tydelig og ambisiøst klimamål for 2035, noe som fikk flertall på Stortinget. Regjeringen ønsker å unngå en komplisert målstruktur. Det ble vurdert at et nasjonalt delmål der utslippsreduksjoner i kvotepliktig sektor teller mot måloppnåelse, mens Norge samtidig har et overordnet klimamål der de samme utslippsreduksjonene i kvotepliktig sektor gjøres opp i samarbeid med EU, ville gjort målstrukturen mer komplisert uten å bidra til vesentlige utslippsreduksjoner globalt. På grunn av markedsstabiliseringsreserven og slettemekanismen i EUs klimakvotesystem kan nasjonale tiltak for å redusere kvotepliktige utslipp bidra til en reduksjon i globale utslipp. Forutsetningen er at de nasjonale tiltakene fører til at kvoter blir slettet slik at det blir færre utslippskvoter i markedet. Det er vanskelig å anslå hvor stor effekt nasjonale tiltak vil kunne ha på de globale utslippene. At regjeringen ikke la fram et nasjonalt delmål er ikke til hinder for at Norge har som mål å legge til rette for omstilling av norsk økonomi til lavutslippssamfunnet og betydelige utslippsreduksjoner nasjonalt gjennom troverdig og effektiv virkemiddelbruk.

Utslippsreduksjoner nasjonalt er viktig i gjennomføringen av målet. Norge har over flere tiår innført en rekke klimatiltak og virkemidler, og regjeringen vil fortsette å fremme en ambisiøs klimapolitikk for å kutte utslipp i Norge. Nasjonal klimapolitikk bidrar og vil fortsette å bidra til utslippsreduksjoner fram mot 2035, og dermed til at Norge kan nå sitt nye klimamål under Parisavtalen. Selv om usikkerheten er stor, anslår departementet at dersom utviklingen blir slik regjeringen nå anslår, tilsier effekten av vedtatt og planlagt politikk i Regjeringens klimastatus og -plan for 2026 at utslippene i Norge vil bli 47 prosent lavere i 2035 sammenlignet med 1990. Regjeringen skal også bidra betydelig til teknologiutvikling, i hele norsk økonomi og internasjonalt.

Regjeringen planlegger for at klimamålet for 2035 skal nås med utslippsreduksjoner i Norge og i samarbeid med EU, i tråd med Stortingets vedtak. Utslippsreduksjoner under Parisavtalens artikkel 6 levert etter 2030 kan benyttes mot klimanøytralitetsmålet eller til å oppfylle Norges klimamål for 2035, dersom det skulle vise seg å bli nødvendig. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget i løpet av 2026 med forslag til hvordan det kan planlegges for å sikre at klimamålet for 2035 skal nås med utslippskutt i Norge og i samarbeid med EU.

11. Stortinget ber regjeringen fremme forslag for å ta inn styringssystemforordningen i norsk rett, slik at det stilles krav til en helhetlig energi- og klimaplan.

Energiministerens svar:

Norge samarbeider med EU på klimaområdet gjennom flere EU-regelverk som gir føringer på hvordan vi innretter politikken. I 2019 ble Norge enige med EU om et forpliktende samarbeid frem til 2030, og som del av dette ble utvalgte bestemmelser i styringssystemforordningen knyttet til klima innlemmet i EØS-avtalen. Energidelene av forordningen er så langt ikke tatt inn i avtalen. Styringssystemforordningen behandles på ordinært vis i EFTA.

12. Stortinget ber regjeringen etablere et uavhengig klimaråd som kan gi faglige råd, evaluere politikken og følge opp Norges klimamål.

Klima- og miljøministerens svar:

Regjeringen har ikke planer om å opprette et klimaråd, men vil jobbe videre med utvikling av styringssystem for klima.

13. Stortinget ber regjeringen legge fram «Grønn bok» som en egen sak for Stortinget.

Klima- og miljøministerens svar:

Regjeringens klimastatus og –plan ("Grønn bok") for 2023, 2024, 2025 og 2026 har blitt lagt fram for Stortinget som et særskilt vedlegg til KLDs budsjettproposisjon. Den er regjeringens oppfølging av klimalovens rapporteringsbestemmelse (fra juni 2025 § 7) og viser status og framdrift i klimapolitikken, hvordan Norge ligger an til å oppfylle klimamålene for 2030, 2035 og 2050, og regjeringens planer for å oppfylle disse målene. For årene 2019, 2020, 2021 og 2022 var regjeringens oppfyllelse av klimalovens rapporteringsbestemmelse gjort som del av eller vedlegg til KLDs budsjettproposisjon.

Saker som hører sammen, skal så langt som mulig tas opp i en og samme innstilling. Når spesielle grunner tilsier det, og presidentskapet samtykker, kan en komite først avgi innstilling som en del av en sak og senere avgi innstilling om resten av saken. Dette følger av Stortingets forretningsorden § 31 fjerde ledd. Når spesielle grunner tilsier det, kan Stortinget derfor velge å behandle Grønn bok som en egen del av saken dersom energi- og miljøkomiteen ønsker det, og forutsatt presidentskapets samtykke.

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

Energiministerens svar:

I Prop. 1 S (2025-2026) *Energidepartementet* varslet regjeringen at vi i statsbudsjettet for 2027 tar sikte på å legge fram forslag om en rettighetsbasert ordning som gir kvalifiserte aktører rett til en fastsatt verdi per tonn biogent CO₂ som fanges og lagres permanent. Dette vil gi et tydelig økonomisk insentiv til å redusere slike utslipp. En slik ordning vil kunne ha

betydning for CO₂-håndtering også ved avfallsanlegg, som generelt har en høy andel biogene utslipp, og kunne bidra til å øke lønnsomheten i slike investeringer.

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

Klima- og miljøministerens svar:

Regjeringen foreslår en samlet bevilgning til Enova på 7,2 mrd. kroner for 2026. Forslaget innebærer en reduksjon av 1 mrd. kroner som Stortinget i 2025 øremerket til tiltak i kvotepliktig sektor, resten er en generell reduksjon i bevilgningen. Det er Enova som skal prioritere mellom områder, utforme programmer og tildele støtte til enkeltprosjekter innenfor den justerte bevilgningen. Enova vil fortsatt kunne støtte innovasjon og teknologiutvikling også i kvotepliktig sektor, blant annet prosjekter som bidrar til omstilling av industrien.

Punktutslippsprogrammet er en betegnelse på Enovas helhetlige satsing rettet mot omstilling av industri og avfallsforbrenning til lavutslippssamfunnet. Det ligger flere støtteprogrammer under Punktutslippsprogrammet. Satsingen retter seg både mot prosessutslipp og utslipp fra forbrenning av fossile energibærere, og omfatter også karbonfangst. Majoriteten av tiltakene for utslippsreduksjon i industrien krever teknologiutvikling og modning før de store utslippsreduksjonene kan realiseres. Formålet med mye av Enovas støtte er derfor å muliggjøre fremtidig utslippsreduksjon, ved å utvikle de teknologier som trengs for utslippsfri drift.

Større industrielle investeringer i klimatiltak, også med moden teknologi, trenger typisk flere år med utredninger før en investeringsbeslutning kan tas. Størrelsen på Enovas budsjett er derfor ikke ensbetydende med antall søknader. Antall søknader begrenses blant annet av industriens opplevde usikkerhet om globale makroøkonomiske forhold og underliggende drift, samt i noen tilfeller begrenset tilgang til å koble på nytt stort forbruk i strømmnett.

16. Stortinget ber regjeringen utrede en støtteordning for karbonfangst og -lagring 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.

Energiministerens svar:

På oppdrag fra Energidepartementet og Klima- og miljødepartementet gjennomførte Oslo Economics to utredninger om CO₂-håndtering i 2024. Utredningene vurderte blant annet nye virkemidler som kan bidra til å utløse CO₂-håndteringprosjekter (CCS) i Norge.

Utredningene fra Oslo Economics ble høsten 2024 til våren 2025 fulgt opp av en arbeidsgruppe bestående av Miljødirektoratet, Gassnova, Enova og SIVA, som leverte en rapport til Energidepartementet og Klima- og miljødepartementet i juni 2025.

Blant de vurderte virkemidlene var en konkurransebasert støtteordning der prosjektene som vinner frem, inngår en differansekontrakt med staten. I en slik kontrakt utbetales mellomlegget mellom budprisen og gjeldende CO₂-pris (kvotepris) som løpende støtte per tonn fanget og lagret CO₂.

CO₂-håndteringsprosjekter står overfor flere markedsmessige og teknologiske barrierer. En slik ordning vil redusere risiko knyttet til CO₂-pris, men vil ikke nødvendigvis utløse prosjekter.

Jeg mener at spørsmålet med dette er tilstrekkelig utredet.

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

Klima- og miljøministerens svar:

Jeg vil i denne forbindelse minne om Stortingets anmodningsvedtak nr. 72 4. desember 2023 som lyder: «Stortinget ber regjeringen snarest fortsette dialogen med industrien for å finne en langsiktig og forutsigbar løsning for CO₂-kompensasjonsordningen som er økonomisk bærekraftig, sikrer forutsigbarhet og som bidrar med utslippsreduksjoner og energieffektivisering i tråd med omstillingsmålet, og komme tilbake til Stortinget med forslag til dette senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2025.»

Regjeringen og representanter fra industrien (LO, NHO, Fellesforbundet, Norsk Industri og IE & FLT) kom etter forutgående dialog til enighet 15. mars 2024 om forslag til en langsiktig og forutsigbar CO₂-kompensasjonsordning som også vil bidra til utslippsreduksjoner og energieffektivisering. Enigheten innebærer blant annet å innføre et årlig bevilgningstak på ordningen på 7 mrd. kroner som prisjusteres årlig. Kvoteprisgulvet i ordningen fjernes. Videre innebærer enigheten at det innføres krav i ordningen om at minst 40 pst. av kompensasjonen bedriftene mottar for 2024-2030 skal benyttes på tiltak i Norge som bidrar til utslippsreduksjoner og/eller energieffektivisering.

Etter flere år med betydelige endringer i ordningen mener jeg hensynet til forutsigbarhet både for staten og for industrien bør veie tungt. Virksomhetene har tilpasset seg og har levert tiltaksplaner basert på kravene som ligger i dagens ordning. Flere har allerede fått disse godkjent av Miljødirektoratet, og de resterende ventes å bli godkjent i løpet av året.

18. 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 per lagrede tonn.

Klima- og miljøministerens svar:

I Prop. 1 S (2025– 2026) *Energidepartementet* varslet regjeringen at vi tar sikte på å legge fram forslag til en ordning i statsbudsjettet for 2027 som gir rett til en fastsatt verdi per tonn biogent eller atmosfærisk CO₂ som fanges og lagres permanent. Det pågår altså et arbeid i tråd med det forslagsstillerne ber om.

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

Klima- og miljøministerens svar:

Den nye styringsavtalen med Enova skal sikre at Enova først og fremst prioriterer utslippskutt under innsatsfordelingsforordningen og oppnåelse av Norges klimaforpliktelser. Transport er et viktig satsingsområde for Enova. I 2024 disponerte Enova 4,7 mrd. kroner til prosjekter innen transportsektoren. Regjeringen foreslår en samlet bevilgning til Enova på 7,2 mrd. kroner for 2026. Bevilgningen er høy i et historisk perspektiv, og gir handlingsrom for at Enova kan støtte gode prosjekter i transportsektoren.

Utslippskutt i transportsektoren krever en bred innsats der Enova spiller en viktig, men ikke alene avgjørende rolle. Regjeringen er opptatt av å se virkemidler og rammebetingelser i sammenheng. Støtte er et viktig virkemiddel i en tidlig fase, men har desidert størst effekt når det samspiller godt med øvrige rammebetingelser som prising og krav. Styringsavtalen understreker derfor at Enovas virksomhet skal bygge opp under strategien i Klimastatus og -plan (KSP), og at Enova skal bidra til en effektiv energiomstilling som støtter opp om mål og satsinger i klima- og energipolitikken.

20. 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.

Samferdselsministerens svar:

Regjeringen er opptatt av å ha et faglig og kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag som gjør det mulig å utvikle løsninger på de utfordringene vi står overfor. I transportsektoren innebærer dette å kontinuerlig videreutvikle metoder, modeller og verktøy til bruk i langtidsplanleggingen. Regjeringen varslet i Meld. St. 14 (2023 –2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* at den vil sette i gang et arbeid for å forbedre analytiske metoder, slik at fremtidige nasjonale transportplaner kan gi et enda bedre beslutningsgrunnlag for å ivareta Norges internasjonale forpliktelser knyttet til klima og natur i transportpolitikken. Hensikten er å forbedre det analytiske grunnlaget slik at det kan brukes for å vurdere tiltak og ressursbruk som gjør oss i stand til å nå våre mål.

Et utgangspunkt for arbeidet er at tiltakene i transportsektoren normalt er kostbare, påvirker mange og varer lenge. Det er derfor viktig å utvikle god innsikt i fremtidens transportbehov, hvilken usikkerhet som er knyttet til dette og hvordan behovene og transportadferden kan påvirkes. Det er relevant å undersøke hvilken betydning de nasjonale klimamålene kan ha

for transportpolitikken, og hvordan vi kan planlegge for et transportsystem som er i tråd med disse. Jeg har satt i gang flere arbeider knyttet til denne metode- og verktøyutviklingen:

- Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har gitt et felles oppdrag til Statens vegvesen, Nye Veier, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Avinor og Kystverket om å forbedre det faglige grunnlaget for å vurdere fremtidig transportetterspørsel/-behov som del av den langsiktige transportplanleggingen. Virksomhetene er bedt om å utvikle metoder/modeller knyttet til fremskriving av transportetterspørselen gitt ulike utviklingstrekk, samt tilbakeskriving av transportetterspørselen slik at det er mulig å identifisere tiltak og virkemiddelbruk som bidrar til å nå klimamålene. Arbeidet har frist 31. oktober 2025.
- Videre har Samferdselsdepartementet bedt International Transport Forum, som er en OECD-basert organisasjon for forsknings- og politikksamarbeid innen transportsektoren, om å beskrive og vurdere status for ovennevnte metodeutvikling internasjonalt. Dette skal gi innsikt som departementet og transportvirksomhetene vil kunne nyttiggjøre seg av i det videre arbeidet med utvikling av metoder og modeller. Rapporten er ventet 1. halvår 2026.
- Samferdselsdepartementet har etablert forskningssenterordningen Transport 2050 i regi av Norges forskningsråd. Ordningen skal styrke kunnskapsgrunnlaget for planlegging, prioritering og politikkutvikling i transportsektoren. Det er etablert tre forskningssentre, med en varighet på inntil åtte år. Et av sentrene (Transplan) skal bidra til å utvikle metoder, modeller og analysegrunnlag for at sektoren skal bli bedre rustet til å ta beslutninger om utviklingen av transportsystemet i møte med endrede rammebetingelser, eksempelvis knyttet til klima, natur, samfunnssikkerhet og digitalisering.

I tillegg pågår løpende metodeutviklingsarbeid i regi av transportvirksomhetene. Dette samarbeidet har stor betydning for at verktøy og metoder kan utvikles og tas i bruk i beslutningsgrunnlaget for bl.a. langtidsplanleggingen i transportsektoren.

Jeg vil på bakgrunn av dette understreke at jeg er enig med representantene i at et slikt metodeutviklingsarbeid er viktig. I lys av at transportsektoren allerede er godt i gang med dette, mener jeg det ikke er nødvendig at Stortinget fatter et anmodningsvedtak om dette nå.

21. Stortinget ber regjeringen styrke bruken av UFF-prinsippet (unngå, flytte, forbedre) i transport- og arealplanlegging, slik at utslipp og naturinngrep reduseres mest mulig.

Samferdselsministerens svar:

UFF-rammeverket er allerede et viktig prinsipp i samferdselspolitikken for å redusere utslipp og naturinngrep. Et eksempel er innværende Nasjonale transportplan, der innsatsen er vridd bort fra store investeringsprosjekter og mot drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak. Dette vil bidra til lavere utslipp og mindre naturinngrep enn tidligere planer.

Her ble det også, for første gang, presentert et arealregnskap som viser hvor mange dekar skog, myr, ferskvann og dyrka mark som planens store infrastrukturprosjekter er beregnet å beslaglegge. Transport- og arealplanleggingen skal følge tiltakshierarkiet, som langt på vei har samme tilnærming som UFF-rammeverket. Tiltakshierarkiet innebærer at man først skal søke å unngå negative konsekvenser for natur, før man begrenser, istandsetter eller som siste utvei kompenserer den tapte naturen. Nye veinormaler, som ble fastsatt høsten 2023, åpner for smalere veier og lavere hastigheter. Dette gir større muligheter for å unngå utslipp og arealinngrep. Byvekstavtalene er eksempel på et tiltak som både bidrar til å unngå utslipp og nedbygging av naturområder, til å flytte transport fra arealkrevende og utslippsintensive transportformer til transport som krever lite arealer og gir lave eller ingen utslipp, og til å forbedre transporten. Avtalene legger til rette for mindre bilavhengighet, et bedre kollektivtilbud, fortetting ved kollektivknutepunktene og bedre forhold for syklist og fotgjengere. UFF-prinsippet vil også danne et viktig grunnlag for neste Nasjonale transportplan.

22. Stortinget ber regjeringen styrke vedlikehold og utbedring av jernbane- og togmateriell og kjøpe inn mer togmateriell.

Samferdselsministerens svar:

De siste årene er det kjøpt 72 nye tog, som fases inn fortløpende fra 2026. Regjeringen foreslår å bestille ytterligere 13 regiontog i 2026. Fornyelsen av togflåten er noe forsinket. Det pågår arbeid på tvers av berørte operatører, Norske tog AS og Jernbanedirektoratet for å kartlegge og gjennomføre målrettede vedlikeholds- og oppgraderingstiltak på de eldre lokaltogene, for å sikre mer driftssikre tog frem til nye tog fases. Ansvar for vedlikehold av tog følger av trafikkavtalene. Togoperatøren er i all hovedsak ansvarlig for vedlikehold av materiellet.

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

Samferdselsministerens svar:

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024-2025) at det ble arbeidet med å følge opp sluttrapportene fra kvalitetssikringen av konseptvalget (KS1) for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU GREEN).

I Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet er det opplyst at basert på anbefalingene i KVU GREEN og KS1 har Samferdselsdepartementet besluttet teknologivalget elektrifisering for Røros- og Solørbanen, og batteri med delelektrifisering for Nordlandsbanen. Innføringen av nullutslippsløsninger for tog på de gjenværende dieselstrekningene har mange grenseflater mot øvrig utvikling av infrastruktur og togtilbud. Departementet arbeider med å avklare de viktigste avhengighetene, bl.a. opp mot kjøp av nye fjerntog og regiontog. Bane NOR startet i 2025 å oppdatere planene for å elektrifisere

strekningen Stjørdal–Steinkjer på Nordlandsbanen. Det vil i tillegg arbeides med å vurdere om det er mindre tiltak som vil kunne gi relativt større klimaeffekt på kort og mellomlang sikt.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

24. Stortinget ber regjeringen i arbeidet med Nasjonal transportplan prioritere en satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og andre tiltak som sikrer at det blir mer attraktivt å bruke kollektivtransport.

Samferdselsministerens svar:

Regjeringen har over tid prioritert en satsing på kollektivtransport, sykling og gange gjennom byvekstavgiftene og andre tilskudd, som skal bidra til at byområdene når nullvekstmålet for persontransport med bil. Bl.a. ble det årlige statlige bidraget til store kollektivprosjekter økt til om lag 70 prosent f.o.m. 2023. I 2025 ble det satt av 7,7 mrd. kr til byområdene i saldert budsjett, og vi følger nå opp sju byvekstavgifter, to belønningsavgifter og tre avgifter om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling i mindre byområder.

I forslaget til statsbudsjett for 2026 er det lagt til grunn 7,1 mrd. kr til byområdene. Selv om dette er en nedgang fra saldert budsjett for 2025, er forslaget i tråd med forventet behov i byene. Det er blant annet redusert behov for tilskudd til de store kollektivprosjektene under utbygging, der det statlige tilskuddet utbetales etter fremdrift. Samtidig er det innenfor forslaget rom for å starte opp flere nye mindre investeringstiltak for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområdene.

25. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi som både gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle, og som legger til rette for at flere bruker sykkel i daglig transport.

Samferdselsministerens svar:

Det langsiktige målet om 20 pst. sykkelandel i byområdene og 8 pst. på landsbasis er videreført i Meld. St 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. For å nå målet på landsbasis må sykkelandelen i byområdene øke. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er sentralt for å få til dette, sammen med utvikling av trygge, sammenhengende og effektive sykkelløsninger. Restriktive tiltak mot biltrafikk kan også virke positivt på sykkelandelen. Samordning av virkemiddelbruken og finansiering av tiltak skjer i bypakker, byvekstavgifter, belønningsavgifter og tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling. For de største byområdene mener departementet i utgangspunktet at det vil være mest hensiktsmessig at arbeidet med å øke attraktiviteten og gjøre det tryggere å sykle ivaretas gjennom arbeidet med konkrete planer og prioriteringer i byvekstavgifter. Departementet har bedt Statens vegvesen om å vurdere om det kan være hensiktsmessig å utarbeide et felles faglig grunnlag eller en strategi for å øke sykkelandelen i det enkelte byområde med byvekstavgift, og vil vurdere videre prosess når tilbakemelding foreligger.

God trafikkssikkerhet og trygghet er viktig for å gjøre det mer attraktivt å sykle. Statens vegvesen har nylig sendt på høring forslag til *Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei 2026-2029*, som inkluderer oppfølgingstiltak på sykkel bl.a. knyttet til gjennomgang av regelverk for gang- og sykkelvei/sykkelvei.

26. Stortinget ber regjeringen i arbeidet med Nasjonal transportplan prioritere vedlikehold og oppgradering av eksisterende fylkesveier fremfor utbygging av nye motorveier.

Samferdselsministerens svar:

Regjeringen vil føre en ansvarlig og balansert veipolitikk med vekt på å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Denne prinsipielle tilnærmingen ligger også til grunn for utviklingen av det nasjonale transportsystemet i inneværende Nasjonal transportplan. I planperioden prioriterer regjeringen, som en del av strategien med å ta vare på det vi har, opprusting av fylkesveinettet. Det fremgår av Nasjonal transportplan at regjeringen vil vri fokus fra ressursinnsats til måloppnåelse innenfor vedlikehold, følge opp utviklingen i veinettets tilstand med nye indikatorer, og at innsatsen innenfor vedlikehold skal være datadrevet, tilstandsbasert og kunnskapsbasert. Statens vegvesen fikk derfor i mars i år i oppdrag å kartlegge veinettets tilstand. Formålet med dette oppdraget er å understøtte strategien i Nasjonal transportplan, gjennom å sørge for at Samferdselsdepartementet har tilstrekkelig oversikt over tilstanden på veinettet og hvordan dette påvirker måloppnåelsen. Videre at departementet har godt beslutningsgrunnlag for å foreta prioriteringer i budsjettprosesser og langtidsplanlegging, altså et grunnlag for å ta stilling til ambisjonsnivå for utviklingen av veinettet.

Fylkeskommunene forvalter sitt eget fylkesveinett og prioriterer tiltak som kan redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet innenfor egne rammer. I all hovedsak blir fylkesvei finansiert gjennom fylkeskommunene sine frie inntekter, som stort sett består av skatteinntekter og rammetilskuddet til fylkeskommuner. Investeringer i fylkesvei blir også finansiert med blant annet lån og bompengefinansiering. I 2024 var de samlede frie inntektene for fylkeskommunene på om lag 92 mrd. kr, og i samme år brukte fylkeskommunene nærmere 24,7 mrd. kr på drift, vedlikehold og investering på fylkesveinettet. Regjeringen foreslår å øke de frie inntektene med 1 mrd. kr i 2026.

Forslaget til statlige bevilgninger i 2026, som er begrunnet med fylkesvei, utgjør kun en liten del av midlene fylkeskommunene kan disponere til fylkesvei.

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

Samferdselsministerens svar:

Statens vegvesen sendte tidlig i 2025 på høring et forslag til endring i trafikkreglene og skiltforskriften, med formål å fastsette nye regler for ulike kjøretøytypers tilgang til kollektivfelt. Endringsforslaget fulgte opp en rapport utarbeidet av Statens vegvesen, Oslo kommune og Ruter, bl.a. etter en henvendelse fra Oslo Kommune som ønsket å legge til rette for økt bruk av nullutslippskjøretøy i varetransporten. Forslaget fulgte også opp

stortingsvedtak 97 Prop. 1 S (2024-2025), der regjeringen bes om å sende på høring forslag om å gi el-varebiler generell tilgang til kollektivfelt.

Endringsforslaget gikk bl.a. ut på å legge til rette for tilgang til kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler, enten ved bruk av underskilt eller ved å gi generell tilgang i trafikkreglene.

Samferdselsdepartementet har mottatt Statens vegvesens høringsoppsummering med endelig anbefaling, og gjennomgår nå denne med sikte på å fastsette eventuelle endringer innen forholdsvis kort tid.

På denne bakgrunn finner jeg ikke det hensiktsmessig å igangsette en slik prosess som forslaget nødvendiggjør.

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

Klima- og miljøministerens svar:

Enova styres på overordnet nivå, gjennom fireårige styringsavtaler. Enova har betydelig faglig frihet til å prioritere mellom områder og utforme støtteprogrammer innenfor rammene av styringsavtalen. Styringsmodellen er sentral for å sikre at pengene blir brukt mest mulig effektivt. Særlige vilkår, øremerking eller annen detaljstyring kan svekke effektiviteten i virkemiddelet gjennom å begrense Enovas fleksibilitet.

Enova har tidligere støttet fyllestasjoner for henholdsvis flytende biogass og hydrogen for tungtransport, men har på faglig grunnlag valgt å avvikle disse støtteprogrammene. Støtteprogrammet for fyllestasjoner for biogass ble avviklet i februar 2023, på bakgrunn av at gassteknologien som anvendes ansees som moden, og mange stasjoner bygges nå ut også uten støtte. Støtteprogrammet for fyllestasjoner for hydrogen ble avviklet i juni 2025, på bakgrunn av en vurdering av markedssituasjon og utvikling. Enovas markedsinnsikt viser at det er krevende å oppnå lønnsom drift, både for hydrogenlastebiler og fyllestasjoner, selv med betydelig støtte. Enova prioriterer nå støtte til ladeinfrastruktur og batterielektriske lastebiler, da det har potensial for å skape varige endringer i markedet i løpet av de nærmeste årene.

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

Fiskeri- og havministerens svar:

Norge har en ambisjon om å halvere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, i forhold til utslippene i 2005. Fiskeflåten må gjennom en betydelig omstilling for å redusere utslippene sine i tråd med 2030- og 2050-målene. Regjeringen arbeider kontinuerlig for å vurdere hvordan myndighetene best kan legge til rette for utslippskutt i fiskerisektoren. Det er behov for å tenke bredt og ha en god helhetlig politikk for grønn

omstilling av fiskeflåten. Det er etablert et maritimt klimapartnerskap mellom Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet (fiskeri- og havministeren) og Klima- og miljødepartementet (klima- og miljøministeren), og organisasjoner i maritim næring og fiskerinæringen som sammen skal arbeide for å bidra til å oppfylle ambisjonene om utslippskutt.

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

Fiskeri- og havministerens svar:

I tråd med foreslått tiltak i Klimameldingen vil regjeringen gjennomgå det regulatoriske rammeverket for fiskefartøy for å gi flåten bedre incentiver til å omstille seg, blant annet med tanke på å muliggjøre økt innfasing av nye teknologier og drivstoff. Samtidig er det en politisk målsetting å ha en variert fiskeflåte som bidrar til verdiskaping og aktivitet i kystsamfunnene. Strukturen i norsk fiskeflåte reguleres aktivt for å oppnå dette. Grønn omstilling i fiskeflåten må derfor ses i sammenheng med øvrige fiskeripolitiske målsetninger.

Regjeringen varslet videre i kvotemeldingen at vi vil nedsette en arbeidsgruppe som skal vurdere hvilke størrelsesparametre som bør benyttes i regelverket (lasteromsvolum, faktisk lengde osv.) og hvordan disse dimensjoneres for å balansere fartøyeiers behov for frihet i fartøyutformingen og regjeringens målsettinger om å opprettholde dagens varierte flåtestruktur, samtidig som en tar hensyn til klima, kvalitet, arbeidsmiljø og sikkerhet.

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

Klima- og miljøministerens svar:

Enova styres på overordnet nivå, gjennom fireårige styringsavtaler. Enova har betydelig faglig frihet til å prioritere mellom områder og utforme støtteprogrammer innenfor rammene av styringsavtalen. Styringsmodellen er sentral for å sikre at pengene blir brukt mest mulig effektivt. Særlige vilkår, øremerking eller annen detaljstyring kan svekke effektiviteten i virkemiddelet gjennom å begrense Enovas fleksibilitet.

Enovas ordninger tar ikke utgangspunkt i enkelt næringer, 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. Flere av Enovas støtteprogrammer er relevante for fiskerinæringen, blant annet støtte til elektriske fartøy.

32. 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).

Samferdselsministerens svar:

Riksveiferjesambandene Mortavika – Arsvågen i Rogaland og Halhjem – Sandvikvåg i Vestland driftes i dag med flytende naturgass (LNG) som primær energikilde. De to sambandene har et årlig forbruk på om lag 28 000 tonn LNG, noe som tilsvarer en energimengde på ca. 385 GWh. Det er stor usikkerhet knyttet til om det tilstrekkelig med flytende biogass (LBG) som på kort sikt kan erstatte dette behovet, og etablering av nye produksjonsfasiliteter vurderes som nødvendig. På kort sikt vurderes derfor ikke en overgang til LBG som gjennomførbart.

Sambandet Mortavika – Arsvågen er planlagt nedlagt ved åpning av E39 Rogfast i 2033, mens eksisterende avtale varer ut 2029. For Halhjem-Sandvikvåg varer eksisterende avtale ut 2026 (+ inntil 5 år), slik at ny avtale må starte opp senest 2032.

Statens vegvesen vurderer at det er et juridisk handlingsrom for å gå fra LNG til LBG i eksisterende avtaler for drift av disse sambandene. Operatør av sambandene må i så tilfelle kompenseres for merkostnaden som følge av dette. Merkostnaden forventes å være noe høyere enn selve prisdifferansen mellom de to energibærerne.

At oppdragsgiver skal kreve overgang til nullutslipp i disse avtalene vurderes som uegnet da alle nullutslippsalternativer vil kreve større ombygginger av fartøyene, noe som ventes å kreve færre fartøy i drift i en periode på flere år. Om det skal tilrettelegges for en høy elektrifiseringsgrad vil også strømmettet på landsiden måtte oppgraderes til å håndtere høyere overføringseffekter, en prosess som kan ventes å ta flere år. Høy investeringskostnad og kort resttid i kontrakten etter gjennomført tiltak, reduserer nytten av tiltaket.

Innenfor en kort tidshorison vil det være krevende for staten som oppdragsgiver å be om at en leverandør i eksisterende kontrakt skal gjennomføre omfattende klimagassreducerende tiltak når det nærmer seg slutten av en kontraktsperiode. Disse tiltakene vil kunne styrke eksisterende leverandørs posisjon i sambandet og dermed svekke konkurrentenes mulighet til å vinne neste driftskontrakt. I et segment der konkurransen er preget av få leverandører, få skip og store etableringshinder, er dette uheldig. Inngåtte avtaler er likevel ikke til hinder for at en leverandør selv velger å gjøre tiltak.

Gjennom forskrift om krav til nullutslipp av klimagasser ved offentlig anskaffelse av sjøtransport har regjeringen innført nullutslippskrav for ferjedriften. Forskriften tredde i kraft fra 1. januar 2025 og gjelder for alle anskaffelser av ferjer og ferjetjenester som foretas av en oppdragsgiver som er omfattet av anskaffelsesforskriften. Forskriften har flere unntak, herunder om ferjen bruker biogass eller om tiltaket er økonomisk gjennomførbart. Unntakene er nødvendige for å sikre en effektiv innføring av kravet, uten de som reiser med ferjene blir negativt berørt av overgangen. Med forskriften som ble innført fra 1. januar i år legges det til grunn at den delen av forslag nr. 32 som gjelder kommende anskaffelser, er ivarettatt.

Samferdselsdepartementet kjøper også transporttjenester i Kystruten Bergen-Kirkenes med til sammen 11 skip fra rederiene Hurtigruten Coastal AS og Havila kystruten AS. Kontraktene løper ut 2030 med mulighet for ett års forlengelse. I kontraktene er det satt krav til rederienes

maksimale CO2-utslipp, men det er ikke satt krav til hvilken teknologi eller drivstoff som skal benyttes for å oppnå kravet. Det er således begrenset handlingsrom til å pålegge bruk av biogass. Havilas båter benytter i dag LNG, og har dermed teknisk mulighet for å gå på biogass.

Departementet er i gang med å vurdere transportsystemet langs kysten og har en rapport fra Oslo Economics på høring frem til 13. januar 2026.

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

Samferdselsministerens svar:

Forslag til krav om nullutslipp for hurtigbåter i offentlige anbud var på høring i 2023, sammen med tilsvarende krav for ferjer. Krav for hurtigbåter ble i 2024 satt på vent med henvisning til stor usikkerhet knyttet til sakens teknologiske og økonomiske sider. For øvrig vises det til svar på anmodningsvedtak nr. 35, punkt 1, på side 38 i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og svar på anmodningsvedtak nr. 979 på side 43 i Prop. 1 S (2025–2026) for Klima- og miljødepartementet.

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

Klima- og miljøministerens svar:

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet sendte Sjøfartsdirektoratet forslag til krav om klimakrav for fartøy akvakulturnæringen på høring 8. oktober med frist for innspill til 8. januar. Forslaget innebærer at minst 90 prosent av energiforbruket til arbeids- og passasjerfartøy under 24 meter skal komme fra utslippsfrie energikilder.

35. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan utslipp fra fritidsbåter kan reduseres, herunder momsfratak for elbåter, for å gjøre Norge til et ledende land for utvikling av ny elbåtteknologi på privatmarkedet, etter modell av norsk elbilpolitikk.

Finansministerens svar:

Jeg viser til svar til forslag 3. Merverdiavgiften skal skaffe staten inntekter og det gjøres mest effektivt med færrest mulig unntak fra alminnelig avgiftsplikt.

Det er lite målrettet å innføre merverdiavgiftsfritak for elbåter for å kutte klimagassutslipp. Støtrelsen 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.

Videre vurderer regjeringen endringer i skatte- og avgiftssystemet i de årlige statsbudsjettene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å utrede og fremme forslag til momsfritak for elbåter.

36. Stortinget ber regjeringen utvikle en plan for sluttfasen av norsk petroleumsindustri, som sikrer at Norge slutter å lete etter mer olje og gass, ikke tildeler nye lisenser på norsk sokkel eller tillater bygging av ny infrastruktur som binder Norge til utslipp mot og forbi 2050.

Energiministerens svar:

Regjeringen er opptatt av å skape trygghet for framtiden slik at Norge skal stå sterkt i en urolig verden. Da er det viktig å sikre trygghet for økonomien gjennom ansvarlig økonomisk styring, sikre trygghet for arbeids- og næringslivet og sikre trygghet for landet i samarbeid med våre nære allierte. Ved å videreutvikle petroleumsnæringen vil regjeringen understøtte alle disse viktige forholdene for landet. Regjeringen vil derfor ikke utarbeide en strategi for sluttfasen av norsk petroleumsindustri.

Petroleumsvirksomheten gir høy verdiskaping, nær 700 mrd. kroner i statlige inntekter i 2025 alene og direkte og indirekte over 200 000 arbeidsplasser over hele landet. Vi er største produsent og eneste vesentlige nettoeksportør av olje og gass i Europa. I 2024 produserte norske felt hhv. 2,4 pst. av verdens og 19 pst. av Europas behov for olje og gass. Andelen er større til nordvest-europeiske land som Tyskland og Storbritannia.

Petroleumsvirksomheten går mot slutten av 40 års platåproduksjon og inn i en fase hvor produksjonen ventes å gradvis avta. Selv med en aktiv petroleumspolitik rettet mot økt utvinning, utbygging av funn og påvisning av ytterligere ressurser gjennom leting, vil ikke produksjon fra nye investeringer kunne erstatte det naturlige fallet fra gjennomførte investeringer; uttømmingseffekten. Petroleumsproduksjonen ventes å være relativt stabil mot 2030, og etter hvert å falle i takt med en gradvis nedgang i gjenværende utvinnbare ressurser. De valg som regjering og Storting tar i dag er viktig for når produksjonsfallet starter og hvor raskt det vil gå.

Hovedmålet i 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 framtidige generasjoner. Regjeringens politikk er at Norge også framover skal være en langsiktig, stabil og forutsigbar leverandør av olje og gass produsert med lave utslipp, og en betydelig bidragsyter til Europas energisikkerhet.

Uten fortsatte investeringer i eksisterende felt, utbygging av nye funn og påvisning av ytterligere ressurser gjennom leting vil fallet være dramatisk. Som følge av ressurser i eksisterende felt tømmes kan et årlig produksjonsfall på opp mot 10 pst forventes («uttømmingseffekten»). En slik utvikling vil ha store og dramatiske effekter på leverandørindustrien og de 200 000 ansatte som er sysselsatt direkte eller indirekte i næringen. Det vil redusere landets verdiskaping og gi et stort fall i statens inntekter.

Ved å videreutvikle virksomheten gjennom å legge til rette for at alle lønnsomme ressurser blir produsert, kan fallet i produksjon utsettes og bremses. For å sikre dette må det letes etter nye ressurser. Derfor må vi tildele nye tillatelser og ha forutsigbare rammevilkår slik at selskapene ser en fremtid på norsk sokkel og fortsatt vil investere i lønnsomme prosjekt.

Sammen med et fortsatt velfungerende arbeidsmarked legger en politikk der alle lønnsomme ressurser blir produsert til rette for en gradvis og samfunnsøkonomisk fornuftig overflytting av ressurser til andre deler av økonomien. En politisk styrt avvikling gjennom en slik plan som her foreslås vil derimot å gi store omstillingsutfordringer på kort og mellomlang sikt. Det gir ikke trygghet for arbeids- og næringslivet og vil være uansvarlig økonomisk politikk.

Norge er eneste betydelige eksportør av olje og gass i et sterkt importavhengig Europa. Vår produksjon av olje og gass er derfor viktig for Europas energisikkerhet, økonomiske sikkerhet og derigjennom også nasjonale sikkerhet. At Norge forblir en langsiktig, stabil og forutsigbar leverandør av olje og gass, er derfor viktig for Europas framtid. Derfor vil vi også fremover produsere olje og gass produsert sikkert og trygt med lave gjennomsnittlige utslipp.

Stortinget har flere ganger tatt stilling til om vi skal videreføre petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Blant annet fremgår det av Prop. 97 S (2022–2023) - at «Det skal fortsatt gis tillatelser til å lete etter olje og gass i nye områder.»

Jeg vil også vise til at Stortinget har behandlet tilsvarende forslag som forslagsstillerne fremmer tidligere i år gjennom Dokument 8:226 S (2024–2025), jf. Innst. 520 S (2024–2025). Forslagene fikk ikke flertall i Stortinget.

Jeg anbefaler at Stortinget ikke vedtar dette forslaget.

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

Energiministerens svar:

Stortinget fastsetter rammene for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Hovedmålet for petroleumpolitikken 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.

Petroleumsressursene 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. Regjeringens klima- og miljøpolitikk bygger på at alle samfunnssektorer har et selvstendig ansvar for å legge miljøhensyn til grunn for sin egen aktivitet og bidra til at de nasjonale klima- og miljømålene nås.

Stortinget har 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.». Jeg mener dette målet er dekkende.

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. Videre har Stortinget tidligere i år behandlet et tilsvarende forslag som forslagsstillerne fremmer gjennom Dokument 8: 177 S (2024-2025), jf. Innst. 520 S (2024-2025). Dette forslaget fikk heller ikke tilslutning.

Jeg anbefaler at Stortinget ikke vedtar dette forslaget.

38. 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.

Finansministerens svar:

Regjeringen jobber kontinuerlig med og vil komme tilbake til eventuelle grunnlagsutvidelser for klimaavgiftene ifm. de årlige budsjettframleggelsene. På denne bakgrunn mener jeg at man ikke bør gå videre med et forslag om å utrede og fremme forslag om modeller for prising av klimautslipp fra jordbruket som gir sterkere økonomiske insentiver til å kutte klimautslipp på norske gårder.

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

Finansministerens svar:

Regjeringen varslet i Klimastatus og -plan for 2026 at den tar sikte på å sende forslag om klima- og miljøavgift på mineralgjødsel på høring høsten 2026, med sikte på innføring fra 1. januar 2027. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med et eventuelt forslag om avgift etter høringen.

40. Stortinget ber regjeringen sikre at landbruket har økonomiske insentiver til å gjennomføre tiltak som øker karbonbinding i jord.

Landbruks- og matministerens svar:

Land- og havøkosystemene tar årlig opp mer enn halvparten av de samlede menneskeskapte CO₂ utslippene. Å styrke karboninnholdet i jordsmonn kan gi vesentlige

bidrag til å begrense klimaendringene, som tillegg til arbeid med reduserte utslipp. Norge deltar i "4-promille-initiativet", som har hentet navn fra at økning av karboninnhold i jordsmonn med 4 promille per år globalt, ville utliknet for nivået av de årlige CO₂-utslippene. Tiltaket er en del av regjeringens klimaavtale med jordbruket, og er satt på dagsorden av Stortinget, Nordisk Ministerråd, FAO og i de internasjonale klimaforhandlingene.

Vi har et sterkt vern mot omdisponering av matjord. Det sikrer både karbonlager og evnen til matproduksjon i framtida. I tillegg til slikt jordvern må vi tilstrebe at karbontap fra jordbruksjord reduseres og om mulig snus. Dette krever økt kunnskap og praktiske løsninger. En utfordring på veien har vært manglende data og oversikt over lagerbeholdning og endringer av karboninnhold under ulike driftsformer. NIBIO har igangsatt overvåking av jordsmonn i skog og beite, og tilsvarende overvåking av jordbruksjord blir nå satt i drift. Bedre kunnskap om jordsmonn og overvåking er nødvendig for å måle og få frem resultatene som oppnås. Datafangst må kombineres med videre utvikling av tiltak og virkemidler som er egnet for at bøndene kan gå i gang med praktiske løsninger.

Over jordbruksavtalen støtter vi flere tiltak for å øke karbonlageret i jord. Vi har de siste årene trappet opp tilskudd blant annet til bruk av fangvekster som sørger for å opprettholde fotosyntese og plantedekke og dermed styrke karboninnhold i jord. Som nevnt i Meld. St. 25 (2024-2025) Klimamelding 2035 vil regjeringen arbeide videre med næringsrettede virkemidler for å fremme økt karbonlagring som også styrker naturens andre økosystemtjenester, på land og til havs.

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

Helse- og omsorgsministerens svar:

Det offentlige er en stor innkjøper av mat og drikke, og har mulighet til å tilby mat og måltider som er i tråd med myndighetenes kostråd. Jeg er enig i at det som serveres i det offentlige bør være i tråd med kostrådene. Dette vil også kunne være positivt for klimaet.

Helsedirektoratet har en veileder for å støtte at det tas ernæringshensyn i offentlige innkjøp, og de er i gang med å revidere denne, samt å utvikle nye. DFØs kriterieveiviser for klimakrav til mat og måltidstjenester gir også mulighet for innkjøper å stille krav i tråd med kostrådene. Begge disse viser seg å være lite kjent. Helsedirektoratet deltar i et myndighetssamarbeid om forebygging av ikke-smittsomme sykdommer der det bl.a. arbeides med hvordan det kan settes ernæringskrav til det offentlige måltidet. Blant annet vurderer de å opprette et nettverk for offentlige matinnkjøp. Jeg mener at det offentlige har gode muligheter til å stille krav til matinnkjøp, og dette bør gjøres mer kjent og brukes aktivt.

42. Stortinget ber regjeringen sikre at et forbud mot nedbygging av myr reelt sett gir en betydelig reduksjon i nedbygging av myr.

Kommunal- og distriktministerens svar:

Regjeringen sendte 2. juli 2025 lovforslag om forbud mot nedbygging av myr på alminnelig høring. Lovforslaget går primært ut på at forbudet skal omfatte all myr, uavhengig av kvalitet eller størrelse. Dette tilsvarer omtrent 9 prosent av Norges areal. Forbudet er foreslått tatt inn i plan- og bygningsloven, og innebærer at hensynet til å unngå nedbygging av myr blir styrket i loven. Høringsfristen for forslaget til lovendring er satt til 1. november 2025. Regjeringen vil med bakgrunn i høringsinnspillene ta stilling til hvordan forslaget skal følges opp.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen