



Representantforslag 61 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden

Dokument 8:61 S (2011–2012)

Representantforslag fra fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om klimatiltak i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

En global utfordring

FNs klimapanel (IPCC) viser at klimaendringene allerede har en rekke effekter på natur og mennesker. Omfanget av problemer som knapphet på drikkevann, sykdomsspredning og artsutryddelse vil øke jo høyere temperaturstigningen blir.

Forslagsstillerne viser til at under klimatoppmøtet i Cancun i Mexico i 2010 satte verden et felles mål om å stoppe temperaturstigningen så langt som mulig under 2°C i forhold til førindustrielt nivå. Dette er begrunnet ut fra at de negative effektene øker betydelig rundt 2°C. Blant annet vil en temperaturøkning over dette nivået kunne føre til vannmangel for opp mot 600 mill. mennesker i Afrika, og opp mot en milliard mennesker i Asia. Videre vil matsikkerheten kunne trues i flere regioner, og utryddelsen av plante- og dyrarter vil begynne å skyte fart.

Forslagsstillerne vil påpeke at selv om man vanskelig kan kalle 2°C temperaturstigning for et trygt nivå, har dette blitt en anerkjent grenseverdi for det som kalles «farlige klimaendringer», med tilslutning fra både miljøorganisasjoner og flere lands myndigheter.

Forslagsstillerne mener det er vanskelig å si med sikkerhet hvor stor temperaturøkning en gitt utslippsmengde vil medføre. IPCCs beste anslag for klimafølsomhet innebærer at en dobling av mengden klimagasser i atmosfæren vil medføre ca. 3°C tempera-

turstigning. Den atmosfæriske konsentrasjonen av klimagasser måles i «parts per million» (ppm.) CO₂-ekvivalenter, altså alle klimagasser regnet om til CO₂. Klimagasskonsentrasjonen lå i 2005 på 375 ppm. CO₂-e, og stiger med rundt 2 ppm. hvert år.

Basert på IPCCs beste anslag for klimafølsomhet vil en stabilisering av mengden klimagasser på rundt 450 ppm. CO₂-e gi en temperaturstigning på mellom 2,0 og 2,4 grader. Dette er det laveste utslippsscenarioet IPCC har undersøkt, og altså det som kommer nærmest i å oppfylle målet om maksimalt 2°C temperaturstigning.

For å klare en stabilisering på 450 ppm. mener IPCC at de globale klimagassutslippene må reduseres med mellom 50 og 85 pst. fra 2000-nivå innen 2050. Forslagsstillerne deler dette synet. Det er heller ikke likegyldig når utslippsreduksjonene gjøres: Veksten må ha stoppet og utslippskurven ha begynt å peke nedover en gang mellom 2000 og 2015.

Ut fra forutsetninger om hvor raskt utslippene kan reduseres og hva som vil være en mulig fordeling av utslippsreduksjonene på globalt nivå, anbefaler IPCC også reduksjonsmål på kortere sikt og fordelt på regioner. Anneks I-landene, altså de rike landene med forpliktelser i Kyoto-avtalen (inkludert USA), må ifølge IPCC redusere sine utslipp med 25–40 pst. i 2020 og 80–95 pst. i 2050 fra 1990-nivå dersom man vil oppnå en stabilisering på 450 ppm. CO₂-e. En lav risiko for å overstige 2°C innebærer å forholde seg til den øvre enden av disse intervallene, med reduksjoner for rike land på 40 pst. innen 2020 og 95 pst. innen 2050. Det betyr at rike land i praksis må planlegge for et nullutslippssamfunn i løpet av rundt 40 år.

IPCCs anbefalinger forutsetter samtidig at utslippene i de fleste utviklingsland blir betydelig lavere enn dagens prognoser tilsier. Den mest sannsynlige måten dette vil skje på er gjennom at rike land finan-

Beriktiget

sierer utslippsreducerende tiltak i utviklingslandene. IPCCs utslippsscenario for 2,0–2,4 grader temperaturstigning forutsetter et «substansielt avvik» fra en «business-as-usual» referansebane i alle regioner unntatt Afrika og Sør-Asia (inkludert India) innen 2020, og absolutt alle regioner innen 2050.

Utgangspunkt

Forslagsstillerne mener det er overveiende sannsynlig at dramatiske klimaendringer vil inntreffe dersom man ikke handler raskt. Klimatiltak er en viktig forsikring mot farlige klimaendringer i fremtiden.

Forslagsstillerne mener Norge må være en pådriver i det internasjonale klimaarbeidet og i arbeidet med å få på plass en bred og forpliktende klimaavtale etter Kyotoprotokollen. Norge må være aktive i å finne forhandlingsløsninger og spille inn konstruktive forslag i samtalene om en ny avtale. Skal en ha troverdighet i dette arbeidet og motivere andre til å gå i samme retning, må det vises vilje og evne til å omstille samfunnet i klimavennlig retning på hjemmebane.

Forslagsstillerne mener den norske satsingen på bevaring av regnskog er et godt eksempel på et tiltak som kommer i tillegg til egne utslippskutt. Forslagsstillerne mener denne satsingen må fortsette med uforminset styrke. Men forslagsstillerne mener finansieringsordninger bør komme i tillegg til, og ikke som erstatning for, innsatsen for å redusere utslipp i industrialiserte land. Utviklingsland og mellominntektsland har rett til å øke sitt energiforbruk, men klimagassutslippene må være minimale. Norske myndigheter må bidra til at dette skjer.

Forslagsstillerne peker på at regjeringen har utsatt fremleggelsen av en ny klimamelding til 2012. Det gjør at en taper viktig tid i arbeidet med å komme i gang med utslippsreducerende tiltak, og kan føre til at det blir mer krevende å nå målene slik de er felt ned i klimaforliket. Forslagsstillerne viser til at på bakgrunn av klimaforliket i Stortinget, mellom regjeringspartiene og Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti, igangsatte regjeringen et utredningsarbeid (Klimakur 2020) om tiltak og virkemidler for å nå målene i klimaforliket om å redusere utslippene i Norge med 15–17 mill. tonn, jf. referansebanen i RNB 2007 når skog er inkludert. Skogtiltak antas å kunne utgjøre

om lag 3 mill. tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020, hvilket innebærer at 12–14 mill. tonn CO₂ skal gjennomføres innen industri, petroleum, transport, byggsektoren og øvrige tiltak.

Forslagsstillerne mener utslippsreduksjonene som klimaforliket har vedtatt er altfor beskjedne sett i lys av togradersmålet, som Norge jobber for. Hvis sjansen skal være 50 pst. for at verdenssamfunnet kan unngå global temperaturøkning over 2°C, må globale utslipp av klimagasser reduseres med hele 80 pst. fra 2000-nivå – og det må skje innen 2050. Forslagsstillerne viser til FNs klimapanel (IPCC) sin siste hovedrapport som anbefaler at rike land kutter sine utslipp med 25–40 pst. innen 2020, for å unngå mer enn 2°C oppvarming. Forslagsstillerne mener nyere klimaforskning tyder på at dette muligens ikke er nok, og at kuttene derfor bør være nærmere 40 pst. Dette er utslippskutt som rike land må gjennomføre. I tillegg må utslippene i fattige land reduseres. Forslagsstillerne viser til at klimaforlikets mål tilsier at en skal maksimalt slippe ut mellom 44,7 og 46,7 mill. tonn i 2020, og reduksjonen i utslipp sammenlignet med 1990-nivå vil kunne bli beskjedne 3 mill. tonn CO₂ eller litt over 6 pst. reduksjon. Sett opp mot klimapanelets anbefalinger på opp mot 40 pst. kutt i klimagassutslipp i 2020 er de norske målene ikke tilstrekkelige.

Forslagsstillerne mener hovedgrepet i enhver fornuftig klimapolitikk er en økt pris på CO₂-utslipp. Dette vil bidra til å øke konkurransekraften for fornybare og utslippsfrie løsninger. Det må være forutsigbart at fornybare og utslippsfrie løsninger skal få beholde gode betingelser eller få bedre rammevilkår, mens forurensende valg vil bli dyrere fram mot 2020. Forslagsstillerne peker på at for å være sikker på at man er på rett vei for å nå målet om 15–17 mill. tonn CO₂-reduksjoner innen 2020, bør Klima- og forurensningsdirektoratet få i oppdrag, gjennom en klimalov, å gjøre årlige evalueringer av klimapolitikken for å se om det trengs flere virkemidler og tiltak for å nå målet. Forslagsstillerne mener i tillegg at man hvert tredje år bør ha en større gjennomgang av klimapolitikken. Forslagsstillerne viser til tabellen som oppsummerer den utslippsreducerende effekten av tiltakene beskrevet i dette representantforslaget.

Tiltak frem mot 2020		Reduksjon (MtCO ₂ -ekv.)
Transport	Styrket kollektivtrafikk, restriktive tiltak i byområdene, økte drivstoffavgifter, sykkeltiltak	3 702 034
Petroleum	Krav om landstrøm	3 079 000
Industrien	Effektivisering/prosessforbedringer/økt fornybarandel i industrien/CCS/HFK	12 082 419
Byggsektoren	Utfasing av oljefyring/energisparing	2 047 152
Landbruk/avfall	Fornybar energibruk, endret drift, innsamling metan	886 060
Sum tiltak		21 796 665

Sektorovergrepene virkemiddel

Forslagsstillerne mener samarbeid med industrien og næringslivet er avgjørende for å nå målene med klimaarbeidet. Miljø- og klimaspørsmål har tradisjonelt blitt benyttet til å dra opp konfliktlinjer mellom miljøinteresser og industrien. Tiden er inne for å forene kreftene i kampen mot dramatiske klimaendringer.

Forslagsstillerne vil stramme inn og i større grad benytte handlingsrommet i klimakvoteloven, forurensningsloven, petroleumsloven og plan- og bygningsloven til å stille krav der hvor det er mulig, samt å gå inn i spleiselag mellom næring og stat for å utløse virkningsfulle tiltak.

Forslagsstillerne mener det må gjennomføres et skatteskifte fra rød til grønn skatt hvor avgiftene på miljøskadelig adferd og utslipp økes, og hvor en gir tilsvarende skattelettelse på arbeid og bedriftsbeskattningen som på den måten opprettholder konkurransevnen og samtidig reduserer utslippene.

Forslagsstillerne mener offentlig subsidiering av fossil energi er et av de store negative bidragene globalt til utslipp av CO₂. Forslagsstillerne mener Norge må gå foran i å kutte fossile subsidier.

Forslagsstillerne mener utvikling av ny klimateknologi kan gi grobunn for nye arbeidsplasser og grønne gründere. Ved å kombinere strenge miljøkrav til industrien med romslige ordninger for satsing på teknologiutvikling vil forslagsstillerne fremskynde moderniseringen av industrien i klimavennlig retning, samtidig som konkurransekraften opprettholdes.

Forslagsstillerne vil opprette et nytt halvstatlig investeringselskap «Klimatek» for å sikre næringslivet kapital til omstilling og nyskaping i grønn retning. Selskapet skal investere forretningsmessig og ha høy terskel for risiko. Selskapet skal ha hovedkontor utenfor Oslo. Forslagsstillerne ser for seg at selskapet opprettes med en egenkapital på 500 mill. kroner.

Transport

Forslagsstillerne tar ikke til orde for en vesentlig høyere bensinpris. Mange vil være avhengig av bilen i distriktene også i 2020. I byene, hvor en kan gi innbyggerne alternativer, må kollektivtrafikken prioriteres. Det skal være opp til lokale myndigheter å innføre restriktive tiltak mot biltrafikk, til gjengjeld skal tiltak som flytter trafikk fra bil til kollektivtransport, premieres kraftig økonomisk.

Forslagsstillerne mener det bør settes følgende målsetninger innenfor transportsektoren for 2020:

1. All trafikkvekst skal skje gjennom kollektivtrafikk.
2. 200 000 nullutslippsbiler i 2020. Norge bør ha som mål at 200 000 elbiler, hydrogenbiler og lad-

bare hybrider ruller på norske veier. Dette inkluderer nullutslippsvarebiler.

3. 10 pst. av drivstofforbruket er biodrivstoff.
4. Alle busser i bruk i kollektivtrafikken går på klimavennlige drivstoff.
5. Alle kjøretøyene i offentlig sektor går på klimavennlige drivstoff.
6. 90 pst. av fergene går på klimavennlige drivstoff.
7. 90 pst. av lastebilene går på klimavennlige drivstoff.

Ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB)s befolkningsframskrivning vil Norge ha om lag 25 pst. flere innbyggere i 2040 enn i dag. Veksten antas først og fremst å skje i byområdene. Veksten blir altså størst der det i dag er kapasitetsproblemer i transportsystemet og der trafikken skaper miljøproblemer, men også der man har best muligheter til å gjøre noe med problemet.

Forslagsstillerne ønsker å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikken med over 10 mrd. kroner i kommende 10-årsperiode, hvilket innebærer at dagens bevilgningsnivå på om lag 320 mill. kroner årlig over belønningsordningen kommer opp på et nivå på om lag 1,7–2 mrd. kroner i 2020.

Forslagsstillerne viser til at belønningsordningen for kollektivtrafikken ble innført av regjeringen Bondevik II for å gi et incentiv til å premiere byområder som iverksetter tiltak for å flytte trafikk over fra biltrafikk til kollektiv og omfatter for eksempel restriktive tiltak som parkeringsbegrensninger, lokale drivstoffavgifter, bompengerordninger og vegprising. Ordningen har bidratt til å realisere blant annet «rullende fortau» i Oslo og «bussmetroen» i Kristiansand. Ordningen omfatter i dag byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn.

Forslagsstillerne mener ordningen kan utvides til også å omfatte «Vestfold-byene» – Tønsberg, Sandefjord, Horten samt Larvik, og byene Ålesund, Hauge-sund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøsregionen – Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.

Forslagsstillerne vil ta initiativ til en nasjonal bybanesatsing. Disse midlene må komme i tillegg til de ordinære belønningsordningene og gå til bykommuner som ønsker å satse tungt på skinnegående persontransport. Staten må bidra langt mer til kollektivutbyggingen i storbyene og bybaneplanene i storbyregionene. Forslagsstillerne foreslår en egen pott for planlegging, investering og drift av kollektivtrafikk i storbyregionene i Venstres alternative statsbudsjett, og mener bevilgningene til kollektivtrafikk i byregionene på sikt må økes til minimum 1 mrd. kroner årlig.

Forslagsstillerne vil også åpne for at kommunene skal kunne skattlegge bedriftsparkering, og i kommuner med skatt på bedriftsparkering, åpne for at bor-

gerne skal kunne motta månedskort som en del av lønnen uten at denne skattlegges.

Forslagsstillerne mener et velfungerende togtilbud mellom landets største byer og i de mest befolkningstette områdene er viktig for effektive kommunikasjoner, for næringslivets transportbehov og for å redusere utslippene. Forslagsstillerne vil gi toget et løft gjennom en offensiv satsing på utbygging av en mer moderne jernbane.

Forslagsstillerne har et mål om at man innen 2020 skal komme ned i maksimalt 80 minutter reisetid på strekningene Oslo–Lillehammer/Skien/Halden.

Samtidig som denne satsingen gir rask effekt på det eksisterende linjenettet, danner det også grunnlaget for å satse på enda høyere hastigheter og kortere reisetid i fremtiden.

Forslagsstillerne viser til at Venstres representant i 2011 foreslo å etablere en egen prosjektorganisasjon for gjennomføring av InterCity-prosjektet på Østlandet, som inkluderer strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt en ny forbindelse til Hønefoss og oppgradering av jernbanen mot Stockholm. Forslagsstillerne mener denne prosjektorganisasjonen må ha fullmakter til å gjennomføre effektiv planlegging gjennom statlig reguleringsplan og en fullstendig finansieringsplan med mulighet for utstedelse av statsgaranterte obligasjoner.

Utover rene infrastrukturtiltak mener forslagsstillerne at tiden er moden for å gi NSB økt konkurranse gjennom strekningsvise anbudsutlysninger hvor en beholder et enhetlig billett- og takstsystem.

Forslagsstillerne mener det er et stort potensial for et bedre togtilbud. Regjeringen Bondevik II satte Gjøvikbanen ut på konkurranse som første togstrekning i Norge. Dette bidro til 40 pst. flere avganger, betydelig passasjervekst, bedre tilrettelegging for funksjonshemmede og oppgraderte tog – for samme statlige støtte. Forslagsstillerne vil også konkurransetsette og skille ut vedlikeholdsoppgavene i Jernbaneverket slik at ikke de beste løsningene velges bort dersom de leveres av private entreprenører.

Forslagsstillerne viser til at det i store deler av landet finnes få eller ingen alternativer til bilen. Slik vil det være også i fremtiden. Forslagsstillerne er ikke imot bilen, men mener det er drivstoffet som er problemet.

Forslagsstillerne mener utbygging av infrastruktur er et grunnleggende markedsrettet prosjekt. Infrastruktur for å lade opp eller fylle biler som går på alternative drivstoff, er avgjørende for at folk skal tørre å kjøpe slike biler.

Forslagsstillerne mener Transnova bør bli det permanente offentlige organet som støtter utbygging av klimavennlige transportløsninger. Forslagsstillerne viser til at Klimakur 2020 foreslår at «Transnova gir

tilskudd til markedsrettede prosjekter innenfor kjøretøyteknologi, drivstoff og miljøvennlig transport».

Forslagsstillerne vil derfor, gjennom Transnova, støtte utbygging av infrastruktur for normallading og hurtiglading av ladbare biler og for hydrogenbiler.

Forslagsstillerne viser til at den danske klimakommisjonen har foreslått at Danmark skal opprettholde avgiftsfritaket til de har 100 000 el- og hydrogenbiler på veiene. Forslagsstillerne mener Stortinget i et bredt forlik bør vedta å opprettholde fordelene og incentivene for nullutslippsbiler inntil det er minst 100 000 nullutslippsbiler på veiene. Dette vil skape tillit i markedet og dermed bidra til økt tilbud, etterspørsel og industriutvikling knyttet til nullutslippsbiler.

I tillegg til dagens gode ordninger for nullutslippsbiler vil forslagsstillerne fjerne moms på leasing av nullutslippsbiler og batterier. Kjøp av nullutslippsbiler er fritatt for moms. Leasing er en måte å redusere risikoen på for bilbruker. Det er spesielt viktig med ny teknologi. Flåteeiere leaser oftere enn de kjøper biler. Fritak for moms på leasing vil gi flåteeiere incentiv til å velge nullutslippsbiler. Leasing av batterier reduserer risiko for forbrukeren og bør derfor fritas for moms.

Forslagsstillerne vil også subsidiere nullutslippsvarebiler gjennom et påslag i avgiften for normale varebiler. Virkemidler for å gjøre nullutslippsvarebiler konkurransedyktige bør etableres. Elvarebiler er et eksempel på nullutslippsteknologi i et nytt markedssegment. Nullutslippsvarebiler kan subsidieres gjennom et påslag i avgiften for varebiler som kun går på fossilt drivstoff. 2 000 kroner i økt avgift for konvensjonelle varebiler vil gi ca. 20 000 kroner i støtte per nullutslippsvarebil.

Forslagsstillerne viser til at undersøkelser fra Grønn Bil viser at 60 pst. av kommunenes biler kunne vært elbiler. Det offentlige bør øke etterspørselen etter nullutslippsbiler og ladbare hybrider, og dessuten vise frem ny teknologi. Forslagsstillerne viser til at Klimakur 2020 mener offentlige anskaffelser spiller en nøkkelrolle for både å redusere klimautslipp og utvikle et marked for klimavennlige produkter. Dette gjelder spesielt innen transportbransjen. Flere elbiler og ladbare hybrider blir tilgjengelige på markedet i 2012, og disse bør kommunene kjøpe. Forslagsstillerne mener at der elbiler og ladbare hybrider ikke er hensiktsmessig, bør biobiler velges. Forslagsstillerne mener det bør være et mål at minst 50 pst. av det offentliges bilinnkjøp skal være elbiler eller ladbare hybrider i 2012. Resten bør være biobiler.

Forslagsstillerne viser til at klimavennlige drivstoff i dag er dyrere enn konvensjonelt drivstoff. Klimakur 2020 slår fast at anbudskonkurranser må stille konkrete klima- og miljøkrav. Det offentlige må derfor utvikle krav om bruk av klimavennlige drivstoff i utlysninger av anbud for busser.

Forslagsstillerne vil også opprettholde engangsavgiften på bensin- og dieserbiler og øke CO₂-avgiften på drivstoff. Like avgjørende er det at nullutslippsbiler og ladbare hybrider ikke er dyrere i innkjøp og bruk enn bensin- og dieserbiler.

I tillegg vil forslagsstillerne innføre et klimaelement i årsavgiften. Forslagsstillerne foreslår å gradere årsavgiften avhengig av hvor mye CO₂-utslipp bensin og diesel slipper ut. For eksempel kan en flexifuelbil betale 30 pst. mindre i årsavgift. Et slikt klimaelement bør være en betydelig del av årsavgiften, men samtidig på sikt ikke endre provenytnøytraliteten.

Forslagsstillerne viser til at Klimakur 2020 understreker behovet for å beholde et avgiftssystem som sørger for at ladbare hybrider er et gyldig alternativ til regulære bensin- og dieserbiler. Det må tas i bruk sterkere virkemidler for å gjøre ladbare hybrider konkurransedyktige i forhold til tilsvarende bensin- og dieserbiler.

Forslagsstillerne mener omsetningspåbudet for biobrensel bør økes til 10 pst. i 2020 for å sikre økning i bruk av biodrivstoff. Dette bør inkludere avgiftsfri biodiesel.

Forslagsstillerne mener det er behov for økte bevilgninger til videreutvikling og pilotering av teknologi, samt økt støtte til miljøteknologi i en tidlig kommersialiseringsfase. Slik kan en få produksjon av andre generasjons biodrivstoff.

Forslagsstillerne ønsker å gjøre om alle kollektivfelt til miljøfelt for busser, nullutslippsbiler, kjøretøy som kun kjører på klimavennlige drivstoff og drosjebiler som følger visse miljøkrav. Dersom trafikkavviklingen for busser ikke fungerer på enkeltstrekning, kan feltet bli endret tilbake til kollektivfelt. På strekninger der det i dag ikke er et kollektivfelt, bør det etableres et miljøfelt.

Forslagsstillerne mener det bør stilles krav om at drosjer skal gå på klimavennlige drivstoff for å få adgang til kollektivfeltet.

For å fremme blant annet flexifuelbiler, ladbare hybrider, rene elbiler og hydrogenbiler, mener forslagsstillerne at biler som kun kan fylle bensin og diesel bør bli forbudt å selge fra et gitt tidspunkt.

Forslagsstillerne mener naturgass bør avgiftsbelegges tilsvarende bensin. Klimakur 2020 slår fast at naturgass ikke er en god klimaløsning, derfor bør dette drivstoffet heller ikke få konkurransefortrinn.

Forslagsstillerne mener det må bygges sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere, bedret drift og vedlikehold, samt informasjon og kampanjer. Forslagsstillerne viser til at det er anslått et overføringspotensial på 1,1 mrd. personkilometer per år fra bil til sykkel.

Forslagsstillerne mener at som kystnasjon har Norge store muligheter til å være i front med å ta i bruk og utvikle klimaløsninger i skipsfart. Forslags-

stillerne vil redusere utslippene fra skipsfarten ved å stille krav til gassdrift i fergekonsesjoner, vurdere krav om gassdrift ved supply av offshoreinstallasjoner og premiere landstrøm og klimavennlige løsningsalternativer, for eksempel gjennom havneavgifter mv.

Forslagsstillerne mener klimavennlige drivstoff må støttes økonomisk for at det skal bli et realistisk alternativ for sjøtransporten. Fossilt drivstoff kan også gjøres dyrere.

Forslagsstillerne støtter Klimakur 2020 sin understreking av behovet for konkrete klima- og miljømål i anbudsprosessene. Klimavennlige drivstoff er dyrere enn fossilt drivstoff. Derfor bør det stilles krav om klimavennlige drivstoff i anbudsprosessene til ferge-drift.

Forslagsstillerne viser til Klimakur 2020 sin utredning, og oppsummerer klimaeffekten av de beskrevne tiltak i følgende tabell der utslippskutt beskrives i høyre kolonne.

Økt kollektivtilbud i 6 byer (4)	77 000
Samordning av varetransport veg-veg	4 800
Samordning av varetransport veg-jernbane/skip	23 216
Økt sykkelandel	143 000
Fartsreduksjon skip	97 400
Økokjøring	32 400
Luftfart omorganisering luftrommet	10 000
Effektivisering av personbiler	397 000
Gassferjer	21 500
Innblanding av 10 pst. biodiesel i alt jetdrivstoff i 2020	125 000
Innblanding av 10 pst. biodiesel i all diesel i 2020	983 000
Innblanding 10 pst. biodiesel anleggsdiesel	160 448
Innblanding av 10 pst. biodiesel i fiskeriflåten	133 000
Effektivisering av varebiler	64 500
Elektrifisering av personbiler	202 600
Innblanding av 10 pst. biodiesel i kystflåten	222 000
Landstrøm skip	154 500
Effektivisering av bildekk	106 000
Biodiesel jernbane (50 pst.)	23 300
E85-biler erstatter 20 pst. av bensin bilparken, i tillegg benyttes 10 pst. etanol i vanlig bensin	299 000
5a1 - 20 Transportmodell: 4a+ 20 pst. bensinpris	365 000
Elektrifisering jernbane	46 000
Hydrogen i personbiler	11 370
SUM	3 702 034

Petroleum

Forslagsstillerne mener Norge skal ha en olje- og gassindustri med en klimastandard i verdensklasse. Forurensende gassturbiner skal erstattes med fornybar energi. Alle nye plattformer skal i utgangspunktet ha løsninger med landstrøm eller annen ren energiforsyning, og det skal legges opp til omfattende landstrømløsninger av eksisterende installasjoner.

Forslagsstillerne viser til at olje- og gassindustrien står for om lag 1/4 av Norges totale klimagassutslipp, og størstedelen av utslippene kommer fra produksjonen. Det er veksten i utslippene fra olje- og gassindustrien som har stått for store deler av den norske utslippsveksten siden 1990, og vil stå for en stor andel av den estimerte veksten frem mot 2020.

For å nå klimamålsettingene mener forslagsstillerne at norsk sokkel må elektrifiseres, og det må gjøres fram mot 2020. For å oppnå dette er det avgjørende at CO₂-avgiften økes og at det stilles krav om elektrifisering ved behandling av nye utbygginger og store ombygginger på norsk sokkel. Dette er felt som vil være i produksjon mot 2050, da utslippene fra land som Norge må være redusert med 90 pst.

Forslagsstillerne foreslår at kravet om elektrifisering må innarbeides både i utlysningsteksten i forbindelse med konsesjonsrundene og i regjeringens mandat til Oljedirektoratet, slik at dette blir grunnlaget for forhandlingene om utbyggingsløsning mellom staten og oljeselskapene.

Forslagsstillerne mener hensynet til klimaet må ligge til grunn i prosessene knyttet til petroleumsektoren. Her er spesielt konsesjonssystemet og behandlingen av utbygginger (PUD) sentrale. I vilkårene for utlysning av blokker i konsesjonssystemet må det forutsettes at eventuell fremtidig utbygging skal baseres på utslippsfri kraft.

Når Oljedirektoratet forhandler med selskapene om utbyggingsløsning og utarbeiding av plan for utbygging og drift (PUD), mener forslagsstillerne at Oljedirektoratet må stille krav om at kraftproduksjonen skal være CO₂-nøytral. Det må presiseres i bevilgningsbrevet fra Olje- og energidepartementet til Oljedirektoratet at direktoratet har i oppdrag å sørge for at enhver ny utbygging på norsk sokkel skal ha utslippsfri kraftproduksjon. I stedet for dagens praksis må utslippskrav ligge til grunn for valg av utbyggingsløsning. I dag er utbyggingsløsningen framforhandlet når man får en behandling av utslippsøknad hjemlet i forurensningsloven. Forurensningsloven må brukes til å stille krav om både utslipp og teknologi på et tidlig tidspunkt i prosessen.

Forslagsstillerne mener at også eksisterende felt må basere sin kraftproduksjon på utslippsfri kraft fra land. Det må legges til grunn at samtlige av feltene som ligger inne i Klimakur 2020 sin utredning må elektrifiseres. Dette vil redusere utslippene fra petroleumsektoren isolert sett med ca. 4 mill. tonn CO₂.

Det er viktig at det stilles krav og gis incentiver slik at man får redusert utslippene mest mulig.

Forslagsstillerne viser til at utslippene av klimagasser fra petroleumsvirksomheten nesten er fordoblet siden 1990, og utslippene har de senere årene økt mer enn produksjonsnivået på olje og gass. Samtidig har det blitt stadig billigere å slippe ut CO₂ på norsk sokkel. Med dagens nivå på CO₂-avgiften vil det ikke bli utløst flere klimatiltak på sokkelen. Forslagsstillerne mener CO₂-avgiften i første omgang må økes til om lag 750 kroner/tonn.

Forslagsstillerne peker på potensialet for utslippsreduksjoner på norsk sokkel i Klimakur 2020, og viser til tabellen der summen utslippsreduksjoner som følge av de ulike tiltakene er oppsummert.

Elektrifisering – Sørlege Nordsjø	421 000
Snøhvit – stor elektrifisering Melkøya (tog 1)	293 000
Elektrifisering – Nordlege Nordsjø (60 Hz)	1 135 000
Elektrifisering – Norskehavet	700 000
Elektrifisering – Nordlege Nordsjø (50 Hz)	340 000
Elektrifisering – Midtre Nordsjø	190 000
SUM	3 079 000

CO₂-fangst, transport og lagring

Forslagsstillerne mener kravet om CO₂-fangst og lagring (CCS) fra dag én ved nye konsesjoner til gasskraftverk må stå fast. CCS er en fullt ut tilgjengelig teknologi, og er det tiltaket som kan redusere utslippene i Norge mest fram mot 2020. Norge har et stort potensial til sikker lagringsplass av CO₂ på norsk sokkel.

Forslagsstillerne mener et fullskala anlegg for CO₂-fangst og lagring må bli realisert på Kårstø i Rogaland. En investeringsbeslutning må bli tatt senest i 2012. Klimakur 2020 viser at tiltakskostnaden for CO₂-håndtering på Kårstø ikke er høyere enn hva marginalkostnaden for utslippskutt må være hvis en skal greie nasjonale målsettinger for utslippsreduksjoner. Forslagsstillerne vil gå videre med arbeidet for en integrasjon mellom gasskraftverket og gassterminalen på Kårstø.

Forslagsstillerne mener det er svært beklagelig at prosjektet for fullskala CO₂-håndtering på Mongstad i Hordaland er utsatt. Forslagsstillerne mener at måten prosjektet har vært organisert på har vært lite heldig, og at man derfor må se nærmere på hva som har gått galt i prosessen og høste lærdom av dette. Forslagsstillerne mener det er helt nødvendig at prosjektet på Mongstad blir fullført så lenge utslippstillatelsen ikke endres.

Forslagsstillerne peker på at det i utslippstillatelsen for Snøhvitanlegget på Melkøya i Finnmark ble stilt krav om at Statoil skal tilrettelegge energianlegget for CO₂-håndtering, dvs. både for CO₂-fangst og for transport/deponering i egnet reservoar. I utslippstillatelsen understreket også Statens forurensningstilsyn (SFT, nå KLIF) at bl.a. teknologisk utvikling og endringer i klimapolitikken kan gi grunnlag for å vurdere nye krav knyttet til klimagassutslippene fra virksomheten i medhold av forurensningsloven § 18. Vedtaket ble opprettholdt av Miljøverndepartementet. Forslagsstillerne vil på bakgrunn av dette stille krav om rensing av Snøhvitanlegget på Melkøya gjennom landstrøm eller CO₂-fangst.

Forslagsstillerne viser til at med konsesjonstilDELingen til Industrikraft Møre er det satt en ny standard for klimakrav til nye store utslippskilder. Dette er et effektivt og godt virkemiddel.

Forslagsstillerne vil stille teknologikrav til nye utslippskilder. Forurensningsloven er et sentralt virkemiddel for å redusere de norske utslippene, og myndighetene har mulighet til å stille teknologi- og utslippskrav gjennom forurensningsloven som forhindrer at nye utslippskilder øker klimagassutslippene. Samtidig vil det gjennomføres tiltak for å redusere forurensningsbelastningen fra eksisterende utslippskilder.

Forslagsstillerne mener at kombinert med teknologi- og utslippskrav for nye utslippskilder må det innen 2020 innføres teknologi- og utslippskrav for alle eksisterende punktutslipp over 100 000 tonn CO₂.

Forslagsstillerne viser til Klimakur 2020 og viser potensialet for beskrevne virkemidler i tabellen under.

Cluster, CCS Grenland, rørtransport (2020)(Norcem, Esso, Rafsnes, Herøya, Norske Skog)	2 404 000
CCS Mongstad, kraftverk og krakker, egen transport og lagring (2020)	1 630 000
Cluster, CCS Midt-Norge rør (2020) (Tjeldbergodden, Nordfrakalk, Elkem Tamshavn, Hydro Sunndal)	1 003 000
CCS Kårstø kraftverk og prosess, egen transport og lagring (2020)	1 495 000
SUM	6 532 000

Fornybar energi

Forslagsstillerne vil peke på at en hovednøkkel for å nå målene om kutt i klimautslippene er å bytte ut forurensende energiproduksjon med fornybar kraft. Norge har spesielt gode forutsetninger for å øke produksjonen av fornybar energi.

Vannkraften har allerede gitt landet en relativt høy fornybarandel – og potensialet er betydelig innenfor blant annet vindkraft og bioenergi. Norge har mye vind spredt over store arealer og rikelig tilgang på plantemateriale fra landbruk og skog. Forholdene ligger også godt til rette for å utvinne energi fra bølger, tidevann og saltkraft. Forsterket satsing på fornybar energiproduksjon må derfor være et av Norges viktigste bidrag i arbeidet med å redusere klimagassutslippene.

Forslagsstillerne viser til at det har blitt hevdet at Norge ikke trenger mer fornybar energi, samt at det er uheldig å produsere kraft landet ikke trenger. De som gir uttrykk for slike synspunkter, glemmer at Norge har en fossilandel på 40 pst. i tillegg til den store fossile energibruken på sokkelen.

Forslagsstillerne er tilhengere av at Norge skal produsere mye mer ny fornybar kraft, for eksempel gjennom vindkraftutbygging. Det er dessuten positivt om Norge kan eksportere et overskudd av fornybar kraft, eller finansiere utbygging av fornybar energi i andre land.

Forslagsstillerne vil understreke betydningen av å få på plass et felles grønt sertifikatsystem med Sverige fra 1. januar 2012. Erfaringer fra Sverige viser at sertifikatsystemet er et svært effektivt virkemiddel for å sikre utbygging av fornybar elproduksjon. Det er samtidig sentralt at dette felles sertifikatsystemet sikrer at det blir lønnsomt å bygge ut vindkraft i Norge. Gjennom innføring av et slikt system vil ENOVAs ansvar for fornybarsatsingen opphøre, og finansieringen vil gå over strømregningen. Om lag en tredjedel av ENOVAs rammer vil frigjøres gjennom et grønt sertifikatmarked.

Forslagsstillerne mener ENOVA skal få utvidet sitt ansvarsområde til å premiere klimavennlige løsninger gjennom blant annet tildeling av støtte til fjernvarmeutbygging og klima- og prosessiltak i industrien. ENOVA henter mye av sin finansiering fra energifondet. Forslagsstillerne vil fortsette styrkingen av energifondet og har som mål at innen inneværende fireårsperiode skal kapitalen økes til 40 mrd. kroner.

Industri

Forslagsstillerne mener det er et betydelig potensial for utslippsreducerende tiltak i industrien som kan realiseres med relativt lave kostnader. I dag forurenser deler av industrien uten å betale. Forslagsstillerne mener forurenser skal betale-prinsippet må ligge til grunn også i industrien.

Forslagsstillerne mener dagens system med gratis-kvoter til industrien og offshore-næringen er et brudd på dette prinsippet, og er en subsidiering av fossil energi. Forslagsstillerne mener alle kvoter innenfor EUs kvotesystem, ETS, skal auksjoneres bort. De bedriftene som ikke er en del av EUs kvotemarked, bør ilegges CO₂-avgift.

Forslagsstillerne viser til Klimakur 2020, og oppsummerer i tabellen potensialet for klimatiltak i industrien.

Anodeproduksjon (Al) – red. forbruk av pakkoks	24 300
Energiledelse i industrien	238 302
Leca – fossil tillsats til bioslam	2 000
Petrokjemi – red. bruk av fyrgass (modifisert ovnstekn.)	10 000
Annen industri – olje til bioenergi	150 108
Petrokjemisk – red. etanforbruk	17 000
Næringsmiddel – energieffektivisering	108 295
Næringsmiddel – olje til bioenergi	115 775
Annen industri – energieffektivisering	148 271
Ferrolegeringer – salg av CO-gass til nabobedrift (red. fakling)	25 300
Sement fabr. øke biobrenselandel	40 000
Gjødselind. red. lystgassutslipp	320 000
Petrokjemisk – redusert dampforbruk	3 000
Aluminiumbransjen red. PFK-utslipp	470 000
Mineralull – olje til LNG på støttebrennere	1 500
Sement fabrikk 2 – øke biobrenselandel	25 000
Kalk – spillolje til biobrensel	84 660
Treforedling (1 bedr.) – olje til bio/avfall	127 685
Annen industri – olje til fjernvarme	291 258
Næringsmiddel – olje til fjernvarme	102 668
Petrokjemisk – red. fakling pga. ny etankompressor	9 000
Ferrosilisium – øke trekull fra 5 til 40 pst. av kull/koksforbruk	450 000
Ferromangan – øke trekull fra 0 til 20 pst. av koksforbruk	190 000
Ferrosilisium – øke trekull fra 40 pst. til 80 pst. av kull/koksforbruk	500 000
Sement nivå 2 – ytterligere økt andel bioenergi fabr. 2	62 500
Sement red. klinkerandel fra 85 pst. til 80 pst.	78 000
Silisiumkarbid – øke trekull fra 0 til 20 pst. av kull/koksforbruk	19 600

Anodeprod (Al) – fossil pakkoks til trekull	66 000
Sement nivå 2 – ytterligere økt andel bioenergi fabr. 1	40 000
Treforedling (resten) – olje til bioenergi	188 320
Treforedling nivå 2 – olje til bioenergi	111 421
Mineralull – olje til biogass på støttebrennere	4 750
Titanpigment – olje til biogass	25 000
Metallindustrien – gass til biogass i fyring	280 000
Treforedling – naturgas/LPG til biogass	20 706
SUM	4 350 419

Landbruk

Forslagsstillerne påpeker at jordbruket i Norge står for litt mindre enn 10 pst. av de totale klimagassutslippene i Norge. I all hovedsak er dette lystgass og metangassutslipp som står for ca. halvparten av utslippene hver. Metangassene stammer for det meste fra drøvtyggers fordøyelse og fra gjødsellagring, mens lystgassutslippene først og fremst stammer fra nedbrytning av nitrogenforbindelser i jord og husdyrgjødsel lagret under oksygenfattige forhold.

Forslagsstillerne mener bruk av husdyrgjødsel til biogass er det enkelttiltaket som kan gi de største utslippsreduksjonene fra jordbruket. Bruk av husdyrgjødsel til biogass har et reduksjonspotensial på 0,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Sammen med substrater fra husholdningsavfall kan biogass gi en total energimengde på 5 TWh.

Forslagsstillerne mener målet om at 30 pst. av husdyrgjødselen skal brukes til biogassproduksjon innen 2020 må stå fast.

For å nå denne målsettingen er det nødvendig med store industrielle biogassanlegg basert på våtorganisk avfall, kloakk og husdyrgjødsel. På grunn av strukturen i norsk landbruk er det også viktig å gjøre det enklere å få til lønnsomme gårdsanlegg som kan produsere varme og strøm til egen bruk og på sikt også biogass som drivstoff.

Forslagsstillerne mener biogassanlegg basert på husdyrgjødsel og særlig små gårdsbaserte anlegg per i dag ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt. Likevel er det viktig å få bygd slike anlegg for å redusere klimagassutslipp fra jordbruket. Man må derfor øke investeringsstøtten til bygging av biogassanlegg, både store industrianlegg med innblanding av våtorganisk avfall, og mindre gårdsbaserte biogassanlegg. Industrielle anlegg med innblanding av husdyrgjødsel bør også få investeringsstøtte til lagertanker og infrastruktur på gårdene som skal levere husdyrgjødsel til anleggene. Økt investeringsstøtte bør gjennomføres og samordnes med ENOVAs og Innovasjon Norges eksisterende støtteordninger.

For å få til forutsigbarhet i produksjonen av biogass fra små gårdsbaserte anlegg mener forslagsstillerne at et godt tiltak kan være å få på plass en «feed-in» tariff eller en prisgaranti på salg av elektrisk kraft produsert fra biogass som i dag ikke blir dekket med grønne sertifikater. Størrelsen og beliggenheten for anlegget er avgjørende for prisen per kWh.

Forslagsstillerne mener betaling for dokumentert reduserte utslipp av metan og lystgass kan være et godt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra husdyrgjødsel og andre produkter som behandles i biogassanlegg. Dette kan knyttes opp mot allerede eksisterende tilskuddsordninger som i dag gir tilskudd per dyr. Har man et biogassanlegg som håndterer all gjødsel på gården, kan man for eksempel få økt tilskudd per dyr de første ti år etter bygging.

Forslagsstillerne mener en økt CO₂-avgift på konkurrerende, fossile energibærere vil gjøre biogass mer konkurransedyktig. Dette gjelder for fossile drivstoff, inkludert naturgass, og for fossile oppvarmingskilder.

Forslagsstillerne mener det bør satses på informasjonsspredning, forskning og utvikling for å bedre kunnskapen om gjødsling og lystgassutslipp. Mulige tiltak for å gjødsle riktig er bruk av N-sensor og utvikling av riktig type spredeutstyr. Forslagsstillerne mener myndighetene bør innføre tettere opplæring, oppfølging og kontroll av gjødselplaner og gjødselpraksis på gårdsbruk for å hindre unødvendige utslipp av lystgass. Forslagsstillerne støtter derfor Klimakurs 2020 vurdering av at forskriften om gjødselplanlegging bør endres, og at man bør vurdere andre juridiske krav for å sikre riktig gjødsling.

Forslagsstillerne mener tiltak for å redusere jordarbeiding og mer grøfting vil hindre utslippene av lystgass. Stadig tyngre jordbruksmaskiner kan bidra til økt jordpakking. Redusert jordarbeiding og drenering vil redusere utslippene. Et godt virkemiddel vil være å gjenopprette og inkludere tilskudd til grøfting i de regionale miljøprogrammene, samt satse på videre forskning og utvikling for å optimalisere tiltaket. GPS-assistert maskinstyring, som gir faste kjørespor og dermed mindre jordpakking, er også et tiltak som bør vurderes.

Stans i nydyrking av myr vil kunne redusere klimagassutslipp fra jordbrukssektoren med nesten 10 pst. over ti år, og forslagsstillerne mener derfor at en viktig oppfølging av Klimakur 2020 er å vedta forskriftsendringen om nydyrking som Landbruks- og matdepartementet har ute på høring. Det kan også gjennomføres tiltak for å øke bindingen i eksisterende jordbruksjord. Nedpløying av biokull er et tiltak som kan ha stort potensial for å binde mer karbon, i tillegg til at det også vil ha positiv effekt på jordkvaliteten. Det trengs mer forsknings- og utviklingsaktivitet med hensyn til biokull.

For å redusere CO₂-utslippene fra fossil energi- bruk i jordbruket mener forslagsstillerne at man bør innlemme avgiftsfri diesel i omsetningspåbudet for biodrivstoff, slik at også jordbruksmaskiner går på en andel fornybart drivstoff.

Forslagsstillerne viser til at det finnes tekniske tiltak for å fase ut all bruk av fossil energi fra veksthusnæringen, gjennom bruk av varmepumper, bioenergi og fornybar fjernvarme. Det er positive tiltak på gang gjennom programmer initiert av myndigheter og næringen. Barrierer for konvertering er likevel manglende investeringsevne i næringen, på grunn av usikre framtidsutsikter, samt at næringen er fritatt fra CO₂-avgift på fossil gass.

Manglende CO₂-avgift gjør at man i en del tilfeller ikke har tilstrekkelig incentiv til å skifte til fornybare og mer klimavennlige alternativer. Forslagsstillerne mener man må innføre CO₂-avgift på fossilgass også for veksthusnæringen.

I Rogaland har et vesentlig antall veksthus konvertert til fossil gass. Klimakur 2020 sitt foreslåtte tiltak vedrørende innblanding av 60 pst. biogass i dette nettet bør derfor etter forslagsstillerne mening gjennomføres. Som virkemiddel bør det vurderes et innblandingpåbud av biogass i eksisterende fossilgassnett.

Forslagsstillerne viser til tabellen som viser potentialet for klimagasskutt innenfor landbrukssektoren med tiltak som er skissert i dette forslaget.

Redusert norm for gjødsling og tiltak for drenering og redusert jordpakking	93 000
Stans i nydyrking av myr og restaurering av dyrket myr	78 000
Erstatning av olje, propan og elkjel i veksthus med forbrenning av 260 000 m ³ flis	45 500
Biogass fra 60 pst. tilgjengelig husdyrgjødsel fra Rogaland innført på gassnett	62 000
Optimalisering av spredningstidspunkt og -metode for husdyrgjødsel og oppfølging av gjødselplan	113 000
Biogass trinn 1 + sambehandling med 200 000 tonn våtorganisk avfall	147 500
Biogass trinn 1: 30 pst. husdyrgjødsel	136 500
SUM	675 500

Bygg

Forslagsstillerne viser til at bygg bruker om lag 40 pst. av energien i Norge i dag og står for om lag 3 pst. av de direkte utslippene. I tillegg kommer en betydelig større mengde utslipp fra produksjon og konstruksjon av bygg. De direkte utslippene er overflødig og kan fjernes uten større kostnader.

Forslagsstillerne mener kravene til energibruk i bygninger bør strammes kraftig inn. Hovedregelen bør være at bygg forsynes med fornybar energi. Det bør ikke være tillatt å installere ny oljefyring som grunnlast i nybygg og ved rehabilitering. Utfasing av eksisterende oljefyr skal gjennomføres gjennom romslige støttetiltak over et konverteringsprogram fra oljefyring til bioenergi eller varmepumper, og mineraloljeavgiften skal økes. Forslagsstillerne viser til tabellen som gir en oversikt over potensialet for CO₂-kutt i fjernvarmesektoren.

Fjernvarme fra olje til biodiesel	94 763
Fjernvarme fra naturgass til elektrisitet	60 115
SUM	154 878

Forslagsstillerne mener det må være et mål at all fossil energi til oppvarming, både fyringsolje og naturgass, blir faset ut fra både offentlige og private bygg innen 2020. Ifølge Klimakur 2020 «vil det være mulig å redusere størsteparten av klimagassutslippene fra bygg innen 2020 gjennom å kombinere virkemidler på en gunstig måte».

Å benytte avgifter for å redusere fossil oppvarming, som olje og gass, er etter forslagsstillerne mening et enkelt og effektivt tiltak. Økningen i bruk av fyringsolje har vært betraktelig de siste fyringssesongene siden dette har vært et rimeligere alternativ enn elektrisitet. Med dagens prisbilde vil en økning i avgiften på fyringsolje på 2 kroner/liter, og tilsvarende avgift på fossil gass være tilstrekkelig for å gjøre fornybare oppvarmingskilder konkurransedyktige.

Avgiften må også omfatte brukere som i dag har fritak eller redusert avgift, slik at alle brukere av fossil energi til oppvarming i industri og fjernvarme m.m. får en tilstrekkelig økonomisk motivasjon til å konvertere til fornybar oppvarming.

Forslagsstillerne mener kravene til energibruk i bygninger bør strammes kraftig inn. Hovedregelen skal være at bygg forsynes med fornybar energi. Det bør etter forslagsstillerne mening ikke tillates å installere ny oljefyring som grunnlast i nybygg og ved rehabilitering. Utfasing av eksisterende oljefyr bør gjennomføres gjennom romslige støttetiltak over et konverteringsprogram fra oljefyring til bioenergi eller varmepumper. Mineraloljeavgiften bør økes.

I tillegg kan store mengder elektrisitet som i dag benyttes i bygg frigjøres til andre sektorer, hvor det er færre alternative, utslippsfrie energikilder. 80 pst. av energibruken i bygg er elbasert. Energieffektivisering i eksisterende byggmasse er et klimatilskudd med lave kostnader, som ofte vil ha positiv nåverdi, men som likevel ikke gjennomføres. Forslagsstillerne mener derfor tiltak i byggsektoren er sentrale for å redusere de totale utslippene, både i egen, og i andre sektorer. Målet for energieffektivisering fra bygg er i

rapporten fra Arnstadutvalget på 10 TWh/år innen 2020. Dette er et gjennomarbeidet, men ikke veldig ambisiøst mål.

Forslagsstillerne mener høyere tak for investeringsstøtte for omlegging til fornybar energiforsyning, vannbårne varmesystemer og energieffektiviserende tiltak i offentlig og privat byggmasse vil være et viktig verktøy. Med tanke på at de fleste bygg er private hjem, og at påvirkningsmuligheten overfor energibruken i disse byggene er lav, vil det være sentralt å utarbeide målrettede, økonomiske virkemidler for denne gruppen.

Forslagsstillerne mener ENOVA ikke fungerer godt nok til å realisere energieffektivisering i mindre prosjekter som i private hjem eller mindre næringsbygg. Forslagsstillerne ønsker derfor å innføre «hvite sertifikater» for å ta ut energieffektiviseringspotensialet i norske bygg, eller alternativt innføre skattefradrag for energieffektiviseringsinvesteringer.

Forslagsstillerne mener eiere av offentlige bygg i denne sammenheng har en viktig rolle som pådriver for å etterspørre bygg med særlig lavt energibehov, slik at kompetansen i næringen er høy nok til at nullenergibygge eller plusshus er en realistisk standard i 2020.

Forslagsstillerne mener teknisk forskrift bør ha jevnlig forbedringer, og neste runde med forbedringer bør gjennomføres i løpet av 2012, da dagens tekniske forskrift henger etter i forhold til hvilken energistandard byggebransjen i dag kan levere.

Forslagsstillerne viser til at plusshus er bygninger som gjennom driftsfasen genererer mer energi enn det som ble brukt til produksjon av byggevarer, oppføring, drift og avhending av bygget. Det offentlige bør bygge flere plusshus innen 2020, blant annet i regi av Statsbygg. Alle statlige bygg under planlegging i dag bør tilfredsstille minimum energiklasse A, nye prosjekter bør kreve passivhusstandard og i tillegg produsere hele eller deler av eget energibehov selv.

Forslagsstillerne mener det bør etableres en ordning med energisjekk for boligbygg for å realisere enkle og effektive energisparetiltak, og tilskuddsordningen for energisparing i husholdningene bør økes og utvides til å omfatte rentbrennende ovner og luft-til-luft varmepumper. Forslagsstillerne viser til tabellen som viser potensialet for klimagasskutt i byggsektoren.

Energioppfølging Nybygg, boligbygg.	273
Energioppfølging Nybygg, næringsbygg	171
Isolering og tetting Nybygg, boligbygg	1 594
Energioppfølging rehab, boligbygg	8 369
Lavenergi, nybygg, næringsbygg	2 131
Isolering og tetting Nybygg, næringsbygg	1 437

Energioppfølging rehab, næringsbygg	5 159
Isolering og tetting rehab, boligbygg	40 808
Lavenergiløsning, nybygg, bolig	3 415
Lavenergi, rehab, næringsbygg	105 015
Energistyring, rehabilitering, bolig	10 700
Konvertering fra fossil gass (NG og LPG) til biogasskjel, NÆRING	77 515
Konvertering fra oljekjel til elkjel, NÆRING	592 000
Konvertering fra olje+el til fjernvarme, BOLIG	242 000
Konvertering fra fossil gass (NG og LPG) til biogasskjel, BOLIGER	36 000
Konvertering fra parafinovn til luft-luft VP, BOLIG	203 000
Gratis-tiltak (avvik fra Perspektivmeld. referansebane)	595 718
Isolering og tetting rehab, næringsbygg	6 376
Lavenergiløsning, rehab, bolig	77 176
Teknisk utstyr (BTT) rehab, boligbygg	21 789
Teknisk utstyr (BTT) rehab, næringsbygg	7 466
Energistyring rehab næringsbygg	7 041
Teknisk utstyr (BTT) nybygg, boligbygg	683
Energistyring, nybygg, bolig	546
Energistyring, nybygg, næringsbygg	342
Teknisk utstyr (BTT) nybygg, næringsbygg	428
SUM	2 047 152

Avfall

Forslagsstillerne mener at et mål med avfallspolitikken må være å øke utnyttelsen av avfallet som en ressurs, samtidig som utslipp av klimagasser og miljøgifter fra avfallet minimeres. Ved en målbevisst bruk av regelverk, avgifter og andre virkemidler vil en legge til rette for at stadig flere avfallsfraksjoner kan tas inn i kretsløpet og komme til nytte igjen som råvarer i nye produkter eller i energiproduksjon. Strengt regulerte rammer for sluttbehandling og avgifter som speiler miljøkostnadene fra forbrenning og deponering, kan bidra til at en når de ambisiøse målene på avfallsområdet.

Forslagsstillerne viser til at det er beregnet at tiltak knyttet til forbedret uttak av metangass og økt omdanning av metangass til CO₂ gjennom biofilter kan gi en vesentlig utslippsreduksjon fram mot 2020. Biofilter er i denne sammenhengen et topplag over deponiet som øker omdanning av metangass til andre gasser som er mindre potente klimagasser.

Aktuelle tiltak retter seg både mot å øke effektiviteten i eksisterende gassoppsamlingsanlegg og å stil-

le krav om uttak av metan fra deponier som ikke har slike anlegg i dag. Forslagsstillerne viser til tabellen som viser potensialet i klimagassreduksjoner innenfor avfallssektoren.

Avfall

Opprustning av eksisterende metangassanlegg	70 560
Etablering av nye metangassanlegg	26 250
Økt materialgjenvinning av plast	91 900
Økt produksjon av biogass fra våtorganisk avfall	21 850
SUM	210 560

Det offentlige

Forslagsstillerne mener det offentlige har en spesiell mulighet og et spesielt ansvar for å redusere klimagassutslipp.

Staten bidrar til klimagassutslipp gjennom egen drift og anskaffelser, som forbruker, som produsent, som byggherre og eiendomsforvalter. Staten påvirker for eksempel valg av transport- og energiløsninger og ved å bidra til organisk restavfall. Staten kjøper årlig inn varer og tjenester for rundt 100 mrd. kroner (2005). Forslagsstillerne er opptatt av at statlig sektor går foran i klimaarbeidet.

Forslagsstillerne mener staten bør legge om til klimavennlige drivstoff for sine kjøretøyparker og tilrettelegge for infrastruktur for disse kjøretøyene. Forslagsstillerne mener at minimum 50 pst. av bilene det offentlige kjøper bør være elbiler, ladbare hybridbiler eller hydrogenbiler innen 2011–2012. Der elbiler eller ladbare hybrider ikke er hensiktsmessig bør biobiler velges.

Bygg slipper fremdeles ut store mengder klimagasser og bruker mye energi. I dag er teknologi for å redusere energibruken i bygg lett tilgjengelig, og det finnes et mangfold av oppvarmingskilder som unngår bruk av fossil olje og gass. Det offentlige er en stor kunde som kan bidra til et marked for klimavennlige oppvarmingsløsninger.

For at nullenergibygg skal bli standard innen 2020 må eierne av offentlige bygg ta på seg en pådriverrolle. All fossil energi til oppvarming av bygg må fases ut av offentlige bygg, og det offentlige må gjennomføre energisparingstiltak i eksisterende byggmasse. Eventuelle nybygg må settes opp etter passivhus og plussstandard.

Finansiering

Forslagsstillerne viser til at etatsutredningen Klimakur 2020 i liten grad beskriver provenyeffektene ved ulike tiltak. Klimakur 2020 skisserer grovt at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved reduksjoner

tilsvarende målene i klimaforliket beløper seg til om lag 5 mrd. kroner årlig.

Enkelte av tiltakene som er foreslått vil ha prove-nyeffekt, enkelte vil finansieres utenfor statsbudsjettet.

Forslagsstillerne viser for øvrig til Venstres stortingsrepresentanters alternative statsbudsjett for 2012, der Venstres representanter er godt i gang med klimakuren. I alternativt statsbudsjett for 2012 vil Venstres representanters satsing på klima- og miljøtiltak med en grønn skatte- og avgiftsreform bidra til et samlet skatteskifte på om lag 5,4 mrd. kroner, 2 695,5 mill. kroner i bevilgninger for 2012 og fondsavsetninger på totalt 5,2 mrd. kroner utover regjeringens forslag.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for avvikling av alle former for fossil subsidiering.
2. Stortinget ber regjeringen sette ned en ny, grønn skattekommisjon.
3. Stortinget ber regjeringen opprette et halvstatlig investeringselskap som skal stille med risikokapital til gode klimaprojekter.
4. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for ordningen for støtte til pilotanlegg innenfor miljø og klimateknologi og satsingen på klima og klimarelatert forskning over Norges forskningsråd.
5. Stortinget ber regjeringen legge frem en langsiktig opptrappingsplan og en geografisk gjennomgang av belønningsordningen med mål om minst 1 mrd. kroner årlig i overføringer til kollektivtiltak i de store byene.
6. Stortinget ber regjeringen opprette en egen ordning for midler til planlegging, investering og drift av bybaner.
7. Stortinget ber regjeringen legge frem en sak som muliggjør at kommuner kan skattlegge bedriftsparkering.
8. Stortinget ber regjeringen vurdere om kollektivbilletter skal kunne betales skattefritt av arbeidsgiver.
9. Stortinget ber regjeringen opprette en prosjektorganisering for InterCity-prosjektet med egen finansieringsplan, organisasjon og fremdriftsplan med statlig regulering.
10. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for Transnova.
11. Stortinget ber regjeringen beholde alle fordeler for nullutslippsbiler inntil det er 100 000 el- eller hydrogenbiler på norske veier.
12. Stortinget ber regjeringen fjerne moms på leasing av nullutslippsbiler og batterier.
13. Stortinget ber regjeringen innføre en økonomisk støtteordning for elvarebiler.
14. Stortinget ber regjeringen lage retningslinjer for offentlige innkjøp som sikrer at bilene som leies eller kjøpes inn av det offentlig er el-, bio- eller hydrogenbiler.
15. Stortinget ber regjeringen sikre at nullutslipps-teknologi må stilles som krav i alle anbud i kollektivtrafikken.
16. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig gjennomgang av alle bilavgifter med sikte på en klimavennlig bilpark, der plug-in-hybrider sikres bedre rammevilkår enn i dag.
17. Stortinget ber regjeringen øke omsetningspåbudet gradvis til 10 pst. i 2020.
18. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å gjøre om kollektivfeltene til kollektiv- og nullutslippsfelt.
19. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å avgiftsbelegge fossil gass.
20. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å gjøre klimavennlig drivstoff konkurransedyktig innenfor skipsfart.
21. Stortinget ber regjeringen sette krav om klimavennlig drivstoff i alle nye ferjeandbud.
22. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for elektrifisering av aktuelle, eksisterende petroleumsinstallasjoner på norsk sokkel.
23. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for CO₂-avgiften på norsk sokkel.
24. Stortinget ber regjeringen endre regelverket slik at elektrifisering blir hovedregelen ved utbygging av nye felter på norsk sokkel.
25. Stortinget ber regjeringen gjennomføre videre studier for CO₂-fangst på Kårstø.
26. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for en infrastruktur for CO₂-fangst, transport og lagring fra de store punktkildene i Norge.
27. Stortinget ber regjeringen sette krav om nullutslipp ved gasskraftverket på Snøhvit.
28. Stortinget ber regjeringen sette krav om nullutslipp ved alle nye konsesjoner for gasskraftverk og andre store punktkilder i Norge.
29. Stortinget ber regjeringen fjerne ordninger med gratiskvoter for norsk industri, og innføre CO₂-avgift på de bedrifter som ikke er omfattet av EUs kvotemarked.
30. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for investeringsstøtten til bygging av biogassanlegg, både store industrianlegg med innblanding av våtorganisk avfall, og mindre, gårdsbaserte biogassanlegg.
31. Stortinget ber regjeringen utrede og innføre en «feed-in»-tariff eller en prisgaranti på salg av

- elektrisk kraft produsert fra biogass som i dag ikke blir dekket med grønne sertifikater.
32. Stortinget ber regjeringen utrede et system om betaling for dokumentert, reduserte utslipp av metan og lystgass for å redusere klimagassutslipp fra husdyrgjødsel og andre produkter som behandles i biogassanlegg.
 33. Stortinget ber regjeringen endre forskriften om gjødselplanlegging for å sikre et mer klimavennlig landbruk, og vurdere andre juridiske krav for å sikre riktig gjødsling.
 34. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en informasjonskampanje om klimatiltak i landbruket.
 35. Stortinget ber regjeringen innføre et tilskudd til grøfting i de regionale miljøprogrammene.
 36. Stortinget ber regjeringen vurdere et eventuelt påbud om GPS-assistert maskinstyring for å sikre faste kjørespor og dermed mindre jordpakking.
 37. Stortinget ber regjeringen sikre en effektiv stopp av nydyrking av myr.
 38. Stortinget ber regjeringen støtte forskningsprosjekt på nedpløying av biokull.
 39. Stortinget ber regjeringen inkludere avgiftsfri diesel i omsetningspåbudet for biodrivstoff.
 40. Stortinget ber regjeringen fjerne alle avgifter på biodrivstoff.
 41. Stortinget ber regjeringen endre byggtekniske forskrifter med tanke på bedre energieffektivitet.
 42. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrapningsplan for avgift på fossil fyringsolje.
 43. Stortinget ber regjeringen utrede hvite sertifikater og skattefritak for miljøinvesteringer i bygg.
 44. Stortinget ber regjeringen starte et pilotprosjekt på pluss hus i et offentlig bygg.
 45. Stortinget ber regjeringen iverksette gode støtteordninger som sikrer klimatiltak i avfallshåndteringssystemet i norske kommuner.

15. februar 2012

