



Representantforslag 63 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken

Dokument 8:63 S (2015–2016)

Representantforslag fra fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken om et klimaforlik for transportsektoren med 49 forslag for 50 prosent klimakutt basert på Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling»

Til Stortinget

Bakgrunn

I 2014 var de norske utslippene på 53,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, og utslippene ligger an til å øke noe i årene som kommer. Norge ligger svært dårlig an til å nå sine nasjonale utslippsmål. I klimaforliket la man opp til at Norges utslipp skal være maksimalt 47 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Dette målet ligger ikke Norge an til å nå i 2030 engang, ifølge prognosene lagt fram i nasjonalbudsjettet for 2015.

Gjennom behandlingen av Meld. St. 13 (2014–2015) har flertallet på Stortinget gitt sin tilslutning til forhandlinger med EU om å inngå en avtale om felles oppfyllelse av klimaforpliktelsen sammen med EU, med et klimamål på minst 40 prosent kutt i 2030 sammenlignet med nivået på utslippene i 1990. Dersom forhandlingene med EU fører fram, vil det resultere i et nasjonalt mål om utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor, på samme måte som EU-land har i dag. EUs mål om 30 prosent kutt i ikke-kvotepliktig sektor innen 2030 skal gjennomføres ved at hvert enkelt medlemsland gjennomfører kutt på mellom null og 40 prosent, der størrelsen på kuttet i hovedsak vil bestemmes ut fra landenes bruttonasjonalprodukt per innbygger. Det er grunn til å forvente at Norge

blir pålagt å gjennomføre utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor på opp mot 40 prosent. Den største utslippssektoren i ikke-kvotepliktig sektor er transport, og de største utslippskuttene må derfor tas der. Siden man bare har 15 år på å innfri utslippskutt i ikke-kvotepliktig sektor på om lag 40 prosent, er det liten grunn til å vente på å ferdigstille forhandlingene med EU, før man setter i gang med å redusere utslippene betydelig. En del av bakteppet er at klimamålene vil strammes ytterligere inn i tråd med klimaavtalen i Paris. Dette er bakgrunnen for at forslagsstillerne fremmer et forslag om et klimaforlik for transportsektoren.

Transport hadde utslipp på 17,1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2013 og er sektoren med høyest utslipp. Om lag 1,1 millioner tonn av utslippene kommer fra kvotepliktig innenriks luftfart. Resten av transportutslippene er i ikke-kvotepliktig sektor og var på 16 millioner tonn, og fordeler seg på følgende måte (2013-tall):

- Veitransport – persontransport (personbiler, motorsykler og busser): 6,2 millioner tonn CO₂ (5,6 millioner tonn CO₂ fra personbilene)
- Veitransport – gods (lastebiler og varebiler): 3,9 millioner tonn CO₂
- Andre mobile kilder (gravemaskiner, hjuldumpe, traktorer m.m.): 2,2 millioner tonn CO₂
- Jernbane: 52 000 tonn CO₂
- Luftfart (ikke-kvotepliktig): 270 000 tonn CO₂
- Skipsfart (innenriks): 3,3 millioner tonn CO₂ (hvorav 2,1 millioner tonn var fra sjøfart, mens fiskebåter sto for resten).

I juni 2015 ga Miljødirektoratet ut rapporten *Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling*. Rapporten har

utredet potensialet for reduksjoner i nasjonale klimagassutslipp fram mot 2030. Resultatet er lagt fram som tre ulike tiltakspakker som illustrerer mulige kombinasjoner av utslippsreducerende tiltak. Det gis en egen presentasjon av utslippsbanene for utslipp som ikke er omfattet av kvotesystemet. Videre er det utarbeidet tiltaksbeskrivelser for hvert av enkelttiltakene. I dette representantforslaget viser forslagsstillerne til tiltakspakke 3 for transportsektoren, men noen av tiltakene under biodrivstoff henviser også til tiltakspakke 2, som kan velges dersom man ønsker å redusere usikkerheten rundt tilgang til bærekraftig biodrivstoff. Forslagsstillerne viser for øvrig til representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås (Dokument 8:60 S (2015–2016)) om å slutte å bruke drivstoff basert på palmeolje. Det er en forutsetning, når Norge skal øke bruken av bioenergi i transportsektoren, at produktene som brukes, er bærekraftige. De kan ikke bidra til avskoging, og de skal gi klimaeffekt. Dette må gjøres både gjennom aktiv bruk og utvikling av bærekraftskriterier, samarbeid med drivstoffbransjen og miljøorganisasjoner, samt avgiftssystemet. Det er også viktig at Norge bidrar til forskning, produktutvikling og produksjon av bærekraftig biodrivstoff.

Til sammen inneholder Miljødirektoratets rapport 17 klimatilak for transportsektoren. Alle utslippsreduksjoner er regnet i forhold til forventede utslipp basert på framskrivinger gitt i nasjonalbudsjettet for 2015:

Aktivitetstiltak

- a) 10 prosent reduksjon av personbilkilometer i de store byene og nullvekst i resten av landet

I Miljødirektoratets rapport står det at uten tiltak er antall kilometer som kjøres med personbil i Norge, forventet å øke med én prosent per år mellom 2016 og 2030. Reduksjonen på 10 prosent gjelder de 13 byene som var med i prosjektet Framtidens byer. Det er lagt til grunn at om lag 30 prosent av personbilkilometerne kjøres i disse byene. Tiltaket forventes å kunne gi en utslippsreduksjon på om lag 753 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. Kostnaden for tiltaket vil avhenge sterkt av virkemiddelutforming. Dersom man når målet gjennom mer effektiv areal- og transportplanlegging, vil det kunne oppnås store samfunnsmessige besparelser. Det fins mange virkemidler som påvirker persontrafikkutvikling i byene, for eksempel belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byene, bymiljøavtalene, politikk for fortetting, bompenggeordninger, begrensninger i parkeringstilgjengelighet og tilrettelegging for sykkel. Utenfor de største byene er brukskostnader ved biltransport viktig, men også her spil-

ler fortetting og arealpolitikk inn, ifølge Miljødirektoratet.

- b) Overføring av 20 prosent av innenriks gods-transport i 2030 fra lastebil til jernbane og sjø

I beregningene av reduksjonspotensialet for dette tiltaket har Miljødirektoratet antatt at halvparten av transportarbeidet overføres til jernbane og halvparten til sjø. Reduksjonspotensialet blir anslått til 386 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Overføring av godstransport fra vei til bane vil kreve investeringer både på norsk side og utenfor landets grenser. Særlig viktig er kapasitetsøkning på godsterminaler (Alnabru), utbygging av flere lange kryssingsspor, utbedring av jernbanespor for økt aksellast og elektrifisering på aktuelle godspendelstrekninger. Overføring fra vei til sjø krever også tilrettelegging og infrastrukturinvesteringer. Miljødirektoratet skriver i rapporten:

«For å stimulere overføringen må økt kapasitet på jernbane/sjø kombineres med virkemidler som gjør det mer attraktivt for operatørene å kjøre gods på bane og sjø enn på vei, som for eksempel veipricing eller reduserte terminalkostnader.»

I august 2015 kom NTP Godsanalyse som viser at 5–7 millioner tonn kan overføres fra vegtrafikk til tog eller skip dersom sterke tiltak settes i verk. Bruksavgifter rettet mot langtransport på veg synes å være virkemiddelet med mest dempende effekt på veksten i vegtrafikken. Dette kombinert med støtte per container som fraktes på bane eller skip ser ut til å være den mest effektive kombinasjonen. Fagetatene anslår i Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan mulighet for å redusere utslipp på 200 000–400 000 tonn CO₂.

Null- og lavutslippsteknologi

- c) Personbiler: 100 prosent av nybilsalget i 2025 er el- eller hydrogenbiler

Kostnad ved produksjon av elbiler er på vei nedover på grunn av bedret batteriteknologi og fordi man produserer i langt større skala enn tidligere. Tiltaket legger til grunn at el- og hydrogenbilandelen av nybilsalget av personbiler øker gradvis opp til 100 prosent fra 2025. Dersom tiltaket gjennomføres i sin helhet vil det være ca. 1 560 000 nullutslippsbiler på de norske veiene i 2030, det vil si om lag 53 prosent av personbilparken. Miljødirektoratet anslår at dette vil ha en utslippsreduksjon på 2 270 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. I dette tallet er det ikke tatt hensyn til overlapping med andre tiltak.

- d) Varebiler: 100 prosent av nybilsalget i 2030 er el- eller hydrogenbiler

Miljødirektoratet kategoriserer dette tiltaket som middels krevende. Man legger til grunn at el- og hydrogenbilandelen av nybilsalget for varebiler er 4 prosent i 2016, 31 prosent i 2020, 66 prosent i 2025 og 100 prosent i 2030. Utslippene fra varebiler inkluderer alle biler med grønne skilt. De mindre bilene vil kunne skiftes ut med elektriske biler, mens de større bilene muligens vil være mer egnet for hydrogen-drift. Om tiltaket gjennomføres i sin helhet, vil det være om lag 252 000 nullutslippsbiler i varesegmentet på norske veier i 2030, tilsvarende 46 prosent av varebilparken. Dette vil kunne gi en utslippsreduksjon på 827 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. Tiltaket er kategorisert som middels krevende. Miljødirektoratet skriver følgende om virkemiddelbruk:

«Dagens virkemiddelpakke har ikke vært like effektiv for lastebiler som for personbiler så langt, men salget de siste par årene har likevel økt betydelig. Noe av grunnen til at det har gått tregere med salget av elvarebiler er antagelig at man kun belastes med 22 prosent av engangsvgiften slik at besparelsen ved å velge en elvarebil istedenfor en bensin- eller dieselbil er mindre enn for personbilssegmentet. I tillegg er nok en faktor at bruksmønsteret for varebiler er annerledes enn for personbiler. Dersom den hurtige teknologi- og prisutviklingen på elbiler fortsetter og man samtidig bygger ut tilstrekkelig med ladepunkter bør det likevel være mulig med en betydelig innfasing av elvarebiler i årene framover. Stasjoner er kanskje den største utfordringen knyttet til innfasingen av hydrogenbiler.»

- e) Bybusser: 100 prosent av nybilsalget av bybusser i 2025 og 75 prosent av nybilsalget av langdistansebusser i 2030 er el- eller hydrogendrevne

Tiltaket går ut på å øke andelen el- og hydrogenbusser brukt til både lokal- og langdistansetransport. I tiltaket er det forutsatt at el- og hydrogenandelen av nye bybusser er 2 prosent i 2016, 41 prosent i 2020 og 100 prosent fra 2025, og at andelen for langdistansebusser er 2 prosent i 2016, 22 prosent i 2020, 50 prosent i 2025 og 75 prosent fra 2030. Dersom tiltaket gjennomføres i sin helhet, vil det være ca. 6 200 bybusser og 2 300 langdistansebusser på de norske veiene i 2030. Dette tilsvarer 47 prosent av det totale antall busser. Reduksjonspotensialet i 2030 er da 281 000 tonn CO₂-ekvivalenter sammenlignet med referansebanen. Miljødirektoratet vurderer at tiltaket er middels krevende å gjennomføre.

- f) Lastebiler: 50 prosent av nybilsalget i 2030 er el- eller hydrogendrevne

Tiltaket legger til grunn at el- og hydrogenbilandelen av nye lastebiler er null prosent i 2016, 10 prosent i 2025 og 50 prosent i 2030. Miljødirektoratet skriver at implementering av nullutslippsteknologi for de tyngre kjøretøyene fremdeles er på demonstrasjonsstadiet. I blant annet USA og Japan gjennomføres det enkelte demonstrasjonsprosjekter med hydrogenlastebiler. For tyngre kjøretøy/lastebiler trengs infrastruktur for lading mens man kjører (pantografledninger, elskinner eller induktiv lading). Tiltaket vil i 2030 utgjøre om lag 7 500 lastebiler på nullutslipp på norske veier i 2030, tilsvarende 9 prosent av det totale antall lastebiler. Miljødirektoratet definerer tiltaket som middels krevende og med et reduksjonspotensial på om lag 250 000 tonn CO₂-ekvivalenter sammenlignet med referansebanen.

- g) Hybridelektrisk drift på personbiler

En hybridelektrisk bil veksler mellom å bytte en forbrenningsmotor og elektrisk motor som kraftkilde. Elmotoren drives av batterier som lades når forbrenningsmotoren går eller under bremsing. I ladbare hybrider (plug-in hybrider) kan batteriene i tillegg lades fra strømmettet. Dette tiltaket øker andelen hybridbiler fra 15 prosent av nybilsalget i 2016 og til 100 prosent i 2025. Miljødirektoratet kategoriserer tiltaket som «mindre krevende» og med et reduksjonspotensial på 1 327 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Tiltaket overlapper med trafikkreduserende tiltak, el- og hydrogenbiler og biodrivstoff.

- h) Hybridelektrisk drift på lastebiler

Verdens første hybridlastebil var en lett militær lastebil fra General Motors som ble produsert i 2003. Tiltaket går ut på å øke andelen hybridelektriske lastebiler mot 2030. Startår for tiltaket er 2018 med en hybridandel på én prosent av nybilsalget for lastebiler, med en økende andel mot 50 prosent i 2030. Miljødirektoratet kategoriserer tiltaket som «middels krevende». Tiltaket overlapper med trafikkreduserende tiltak, el- og hydrogenbiler og biodrivstoff.

- i) Elektrifisering av ferger og passasjerskip

Tiltaket innebærer elektrifisering av ferger og passasjerskip. Vurdering av reduksjonspotensial for dette tiltaket er basert på DNV GLs (Det Norske Veritas og Germanischer Lloyd) rapport *Vurdering av tiltak og virkemidler for mer miljøvennlige drivstoff i skipsfartnæringen*. Miljødirektoratet plasserer tiltaket i gjennomføringskategori «mindre krevende» og med et reduksjonspotensial på 525 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030 sammenlignet med referansebanen.

j) Landstrøm til skip i havn

Strøm til skip i havn gir mulighet til å stenge hjelpemotorer over natten. Å erstatte generatorkjøring for de litt større skipene i havn krever spesialiserte systemer og investeringer både på land og om bord. Tiltaket går ut på å erstatte kraften som hjelpemaskineriet leverer, og som drifter alle systemer på store og avanserte skip mens de er i havn. I Oslo havn har Color Lines to Kiel-ferger hatt landstrømtilkobling siden 2011/2012. Landstrøm er også under planlegging i Kristiansand, og i Bergen havn er man i gang med å etablere landstrømpunkt for offshorefartøy. Miljødirektoratet skriver:

«Det er utfordringer knyttet til det å kunne stille krav til at havner og kaianlegg skal tilby landstrøm, men teknisk er det relativt enkelt å etablere forutsatt at der er nettkapasitet på land. En utfordring kan være standardiserte tilkoblinger og frekvensområder.»

Miljødirektoratet vurderer reduksjonspotensialet for tiltaket til 196 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030 sammenlignet med referansebanen, og plasserer tiltaket i gjennomføringskategori «middels krevende». Tiltaket vil også være positivt for luftkvaliteten i byene. Det er i dag få virkemidler rettet mot økt bruk av landstrøm, ifølge Miljødirektoratet. Havne- og farvannsloven hjemler per i dag ikke et generelt pålegg om etablering av landstrøm overfor havneier. Det kan være anledning til å stille vilkår om landstrøm i forbindelse med nyetablering/kaianlegg.

k) Elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger på jernbane

Tiltaket går ut på å elektrifisere de gjenværende dieselstrekningene: Rørosbanen, Solørbanen, Rømsdalenbanen, Nordlandsbanen, herunder Trønderbanen (Trondheim–Steinkjer), og Meråkerbanen. Ifølge Nasjonal transportplan 2014–2023 skal Trønderbanen og Meråkerbanen elektrifiseres i andre delperiode (2018–2023). Miljødirektoratet vurderer at tiltaket har et reduksjonspotensial på 41 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030 sammenlignet med referansebanen og at tiltaket er «mindre krevende» å gjennomføre.

Drivstoff

l) Biodrivstoff til veitransport: + 20 eller 40 prosentpoeng i 2030

Tiltaket går ut på å øke innblandingen av biodrivstoff i fossilt drivstoff til veitransport med 20 eller 40

prosentpoeng fra dagens nivå. Miljødirektoratet kategoriserer tiltaket som «middels krevende» eller «mer krevende» og med et reduksjonspotensial på 2 183 000 tonn CO₂-ekvivalenter eller 4 366 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

m) Innblanding av 10 prosent biodrivstoff til andre mobile kilder i 2030

I denne kategorien inngår småbåter, snøscootere, traktorer, anleggsmaskiner og andre motorredskaper. Tiltaket går ut på å øke innblanding fra null til 10 prosent. Dette vil gi en utslippsreduksjon på om lag 204 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. Miljødirektoratet kategoriserer tiltaket som middels krevende.

n) Innblanding av 20 prosent biodrivstoff til innenriks luftfart i 2030 (ikke-kvotepliktig)

Tiltaket går ut på å øke innblandingen av biodrivstoff i fossilt flydrivstoff på innenriks flygninger som ikke er omfattet av klimakvotesystemet. Dette omfatter militære fly, fly under 5,7 tonn, testflygninger og redningsflygninger. Miljødirektoratet vurderer at tiltaket vil gi utslippsreduksjoner på ca. 52 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030, og er «middels krevende» å gjennomføre.

o) Bruk av vegetabilsk olje på lasteskip (100 prosent)

Tiltaket er basert på DNV GLs rapport *Vurdering av tiltak og virkemidler for mer miljøvennlige drivstoff i skipsfartsnæringen*. Tiltaket går ut på å fase inn 100 prosent vegetabilsk olje i marint drivstoff brukt på lasteskip. De fleste dieselmotorer kan bruke vegetabilsk olje som drivstoff med enkle justeringer. Miljødirektoratet anslår at tiltaket har et reduksjonspotensial i 2030 på 182 000 tonn CO₂-ekvivalenter og at tiltaket er middels krevende å gjennomføre. Det er særlig 2. og 3. generasjons biodrivstoff som DNV GL har lagt til grunn kan la seg gjøre å produsere i store kvantum.

p) Bruk av vegetabilsk olje i fiskeflåten (100 prosent)

Tiltaket går ut på å fase inn 100 prosent vegetabilsk olje i marint drivstoff i fiskeflåten, og er basert på DNV GLs rapport *Vurdering av tiltak og virkemidler for mer miljøvennlige drivstoff i skipsfartsnæringen*. Det er særlig 2. og 3. generasjons biodrivstoff som DNV GL har lagt til grunn kan la seg gjøre å produsere i store kvantum.

Forslag:

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen legge til grunn et langsiktig mål om nullutslipp fra transportsektoren.
2. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn et mål om å redusere utslippene i transportsektoren med minst 50 prosent i 2030 sammenliknet med 2005.
3. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn et mål om minst 10 prosent reduksjon av personbilkilometer i de store byene og nullvekst i resten av landet, samt stille dette som minimumskrav i alle avtaler med kommunene.
4. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn et mål om overføring av 20 prosent av innenriks gods-transport i 2030 fra lastebil til jernbane og sjø.
5. Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan legge frem en samlet oversikt over mulige virkemidler og hvilke utslippsreduksjoner de vil kunne gi i 2020, 2025 og 2030.
6. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn nullvekst i flytrafikken.
7. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan stanse planer om nye rullebaner på Gardermoen og på Flesland.
8. Stortinget ber regjeringen sikre at staten støtter store kollektivinvesteringer i de store byene med opp til 70 prosent av totalkostnaden mot at byene forplikter seg til å redusere biltrafikken og sørge for en miljøvennlig byutvikling.
9. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn et mål om en sykkelandel på minst 15 prosent i 2030 i alle byer aktuelle for bypakker.
10. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan lage et forslag til forpliktende opptrapping av tilskuddsordningen for bygging av sykkelveier på kommunale og fylkeskommunale veier, slik at målene for økt sykkelandel kan nås.
11. Stortinget ber regjeringen fortsette omleggingen av bilavgiftene og forsterke utslippsmålet fra 85 g CO₂/km til 10 g CO₂/km som gjennomsnitt for hele nybilparken innen 2020, samt et mål om at minst 9 av 10 nye biler som selges i 2020, skal være nullutslippsbiler.
12. Stortinget ber regjeringen fortsette omleggingen av bilavgiftene med sikte på at alle personbiler som selges, skal være nullutslippsbiler seinest i 2025.
13. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan innen utgangen av 2016 for utrulling av et tilstrekkelig antall hurtigladestasjoner som dekker hele landet, så raskt som mulig og senest innen utgangen av 2017.
14. Stortinget ber regjeringen endre teknisk byggforskrift (TEK) slik at det for nye bygg stilles krav om etablering av ladestasjoner for elkjøretøy.
15. Stortinget ber regjeringen legge frem en plan innen utgangen av 2016 for utrulling av hydrogenstasjoner som dekker hele landet, så raskt som mulig og senest innen utgangen av 2018.
16. Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge opp til elektrifisering eller annen nullutslippsteknologi på alle dagens dieseldrevne strekninger av jernbanen og senest innen 2025.
17. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at NSB eller CargoNet prøver ut hydrogenlokomotiv på en av jernbanestrekningene som ikke er elektrifisert.
18. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av lov om offentlige anskaffelser slik at den stiller krav om at alle transporttjenester som leveres til det offentlige, og i anbud til det offentlige, skal baseres på bærekraftig nullutslippsdrivstoff eller nullutslippsteknologi fra 1. januar 2017.
19. Stortinget ber regjeringen foreslå endringer i engangsavgiften for varebiler for å sikre at 1/3 av alle nye varebiler har nullutslippsteknologi i 2020, 2/3 av alle nye varebiler har nullutslippsteknologi i 2025 og alle nye varebiler har nullutslippsteknologi i 2030, og fremme første forslag om slike endringer i forslag til statsbudsjett for 2017.
20. Stortinget ber regjeringen foreslå endringer i avgiftsregimet for lastebiler for å gjøre det lønnsomt å velge lav- og nullutslippsteknologi og fremme første forslag om slike endringer i forslag til statsbudsjett for 2017.
21. Stortinget ber regjeringen legge til grunn et mål for avgiftspolitikken om at minst 50 prosent av alle nye lastebiler i 2030 har nullutslippsteknologi.
22. Stortinget ber regjeringen foreslå endringer i avgiftsregimet for busser for å gjøre det lønnsomt å velge lav og nullutslippsteknologi og fremme første forslag om slike endringer i forslag til statsbudsjett for 2017.
23. Stortinget ber regjeringen legge til grunn et mål om at all bybusstrafikk skal bruke nullutslippsteknologi innen 2025 og at minst 75 prosent av all langdistansebusstrafikk skal benytte nullutslippsteknologi innen 2025, og fremme en plan for Stortinget om hvordan målet skal nås.

24. Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2017 legge frem en plan for hvordan Stortingets vedtak nr. 388 (2014–2015) om at kollektivtrafikken i 2025 som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff, skal gjennomføres.
25. Stortinget ber regjeringen stille krav om landstrøm for alle av hurtigrutens fartøyer i neste anbud på kystruten Bergen–Kirkenes.
26. Stortinget ber regjeringen stille krav om bærekraftig nullutslippsdrivstoff og lav- eller nullutslippsteknologi i neste anbud for kystruten Bergen–Kirkenes.
27. Stortinget ber regjeringen sikre at havnene Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø, Tromsø, Honningsvåg og Kirkenes så snart som mulig får på plass løsning med landstrøm til Hurtigruten.
28. Stortinget ber regjeringen stille krav om best tilgjengelige teknologi (BAT) hva angår drivstoff og utslippsteknologi for alle supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, samt gradvis stille krav om utelukkende bruk av lav- og nullutslippsfartøy frem mot 2030.
29. Stortinget ber regjeringen stille krav til alle supplyskip som skal seile i norske farvann om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2018.
30. Stortinget ber regjeringen stille krav til alle cruiseskip som skal seile i norske farvann om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2019.
31. Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget om endring av havneloven for å fremme landstrømløsninger i norske havner.
32. Stortinget ber regjeringen pålegge bruk av differensierte havneavgifter for å fremme bruk av landstrøm og fornybare drivstoff i skipsfarten.
33. Stortinget ber regjeringen redegjøre, i forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2016, for hvordan regjeringen følger opp Stortingets vedtak fra 1. desember 2015 om lav- og nullutslippsteknologi for ferger (vedtak nr. 59 (2015–2016)), slik at kravet kan gjøres gjeldende fra 1. januar 2017.
34. Stortinget ber regjeringen stille utslippskrav til drivstoffbruk i alle norske farvann og fremme forslag om innføring av forbud mot å benytte tungolje.
35. Stortinget ber regjeringen stille strenge utslippskrav til NOx- og SOx-utslipp for alle cruiseskip som skal seile i norske fjorder.
36. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjettet for 2017 fremme forslag om innføring av engangsavgift for båtmotorer, for å fremme energieffektivisering og bruk av lav- og nullutslippsteknologi.
37. Stortinget ber regjeringen stille krav om at anleggsmaskiner skal benytte 0-utslippsdrivstoff fra 1. januar 2017 og at det stilles krav om lav og nullutslippsteknologi så raskt som mulig.
38. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av CO₂-avgift uten refusjonsordning for fiskeflåten, med mulighet for næringen til å inngå avtale etter modell fra NOx-fondet for å gjennomføre reduksjoner i utslippene. Innbetalingen differensieres etter fartøystørrelse, og den minste delen av fiskeflåten favoriseres ved å øke fiskerfradraget.
39. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økning av CO₂-avgift for tungtransporten, med mulighet om å inngå en avtale etter modell fra NOx-fondet for å gjennomføre reduksjoner i utslippene.
40. Stortinget ber regjeringen styrke forskningsinnsatsen på batteriteknologi fra og med forslag til statsbudsjett for 2017.
41. Stortinget ber regjeringen legge fram en strategi for hvordan Norge skal sikre tilgang til og fremme produktutvikling og produksjon av bærekraftig biodrivstoff.
42. Stortinget ber regjeringen i framlegget til ny Nasjonal transportplan legge opp til gradvis innfasing av bærekraftig nullutslippsdrivstoff på alle dagens dieseldrevne strekninger av jernbanen, og senest innen 2020.
43. Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av bærekraftig biodrivstoff og lav- og nullutslippsteknologi ved utlysning/innkjøp av flyruter på kortbanenettet.
44. Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for hvordan man kan trappe opp omsetningspåbudet for biodrivstoff til minst 11 prosent innen 2020 gjennom bruk av bærekraftig biodrivstoff, og en plan for videre opptrapping frem mot 2030.
45. Stortinget ber regjeringen utvide omsetningspåbudet av biodrivstoff, herunder andre generasjons biodrivstoff fra tre og restavfall til å omfatte avgiftsfri diesel.
46. Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for redusert drivstofforbruk i den delen av luftfarten som ikke omfattes av kvotesystemet, og fremme forslag om en opptrappingsplan for bruk av bærekraftig biodrivstoff opp til minst 20 prosent innen 2030.
47. Stortinget ber regjeringen innføre veiprising med forhåndsbetaling for all tungtransport, som alternativ til dagens veibruksavgift på drivstoff, for å styrke jernbane og sjøs evne til å konkurrere om godstransport.
48. Stortinget ber regjeringen foreslå et omsetningspåbud for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.

49. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2017 fremme forslag om å fjerne fritidsbåters mulighet til å benytte avgiftsfri diesel.

11. mars 2016

