



STORTINGET

Representantforslag 19 S

(2026–2027)

fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Maren Grøthe og Geir Inge Lien

Dokument 8:19 S (2026–2027)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Maren Grøthe og Geir Inge Lien om å stanse opptrappingsplanen for CO₂-avgiften

Til Stortinget

Bakgrunn

Det bør være et klart mål at Norge fører en klimapolitikk som faktisk kutter utslipp, samtidig som den er sosialt og geografisk rettferdig og sikrer norske arbeidsplasser og norsk industri også i framtida. Klimapolitikken må være innrettet slik at den gir størst mulig utslippskutt per krone. En klimapolitikk som fører til vesentlig økte levekostnader, tap av arbeidsplasser og svekket konkurransekraft for norsk næringsliv, vil derimot tape folkelig støtte.

I forbindelse med behandlingen av klimameldingen (Meld. St. 25 (2024–2025)) ble Høyre, Venstre og Arbeiderpartiet enige om et klimakutt tilsvarende 70–75 prosent av norske CO₂-utslipp sammenlignet med utslippsnivået i 1990 (jf. Prop. 129 L (2024–2025) og Innst. 519 L (2024–2025)). Basert på dette lovvedtaket la regjeringen fram plan for lineær økning i CO₂-avgiften fra dagens nivå til 3 400 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter i 2035. Denne planlagte økningen i CO₂-avgiften vil øke pumpeprisene på bensin og diesel med ca. 5 til 6 kroner per liter, ut over avgiftene man allerede har i dag. Det er paradoksalt at denne sterke økningen i CO₂-avgiften kun vil gi en beskjeden klimateffekt. Det er verdt å minne

om at Norge allerede har svært høye kostnader ved utslipp sammenlignet med mange andre land.

Økte CO₂-avgifter vil ramme en rekke næringer og yrkesgrupper over hele Norge. Bygg- og anleggsnæringen er fortsatt avhengig av dieselmaskiner og transport for å få gjennomført oppdrag, og en kraftig avgiftsopptrapping vil slå direkte inn i anbudspriser og gjøre blant annet boliger i Norge enda dyrere. Også fiskere og kystflåten, bønder og landbruket, transportbransjen og mindre industribedrifter, som bruker fossil energi i produksjon eller logistikk, vil bli rammet. Når CO₂-avgiften økes år for år uten at det finnes realistiske og tilgjengelige alternativer i markedet, blir resultatet i praksis høyere kostnader, svekket konkurransekraft og økt risiko for at aktivitet flyttes ut eller legges ned uten at det nødvendigvis gir kutt i de globale klimautslippene.

Økte CO₂-avgifter og økte drivstoffkostnader vil også ramme familier over hele landet, og dette rammer hardest dem som er avhengige av bilen og har dårlig råd fra før. Uansett om man liker det eller ikke, er svært mange familier avhengige av bil for å få hverdagen til å gå opp. I store deler av landet finnes det ikke et kollektivtilbud som kan erstatte bilen, og avstandene er lange. Når drivstoff blir dyrere som følge av økte CO₂-avgifter, blir det en direkte og usosial ekstraskatt på bosetting over store deler av landet. En klimapolitikk som skyver den største regningen over på dem som har dårligst råd, vil aldri få bred folkelig støtte.

Forslagsstillerne mener derfor at opptrappingsplanen for CO₂-avgiften til 2035 bør avvikes, og at klimapolitikken i større grad må dreies mot målrettede

tiltak som gir effektive utslippskutt uten å skyve en uforholdsmessig stor regning over på folk og næringslivet som er avhengige av bensin og diesel.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utvikle opptrappingsplanen for CO₂-avgiften som innebærer en lineær

økning i generell sats mot 3 400 kroner (2025-priser) per tonn CO₂-ekvivalenter i 2035.

2. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en alternativ innretning av klimapolitikken, der hovedvekten legges på å finansiere utslippskutt der de er mest effektive, og der hensynet til sosial og geografisk rettferdighet og ivaretagelse av norsk verdiskaping og norske arbeidsplasser vektlegges.

14. oktober 2026

Trygve Slagsvold Vedum

Maren Grøthe

Geir Inge Lien