



STORTINGET

Innst. 83 L

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Prop. 3 LS (2023–2024)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.)

Til Stortinget

Sammendrag

Proposisjonen inneholder forslag til endringer i klimakvoteloven. Det er hovedsakelig følgende materielle endringer som foreslås: Lovens stedlige og materielle virkeområde utvides til å omfatte maritim transport, forutsetningen om at aktiviteter må ha utslipp for å omfattes av klimakvotesystemet fjernes (for å tilrettelegge for at også anlegg uten utslipp kan søke om tildeling av vederlagsfrie kvoter), forutsetningen om at alle som omfattes av klimakvotesystemet skal svare kvoter fjernes (fordi noen aktiviteter kun skal stå overfor krav om overvåking, verifikasjon og rapportering av utslipp) og det inntas nye bestemmelser om tilsyn og håndheving.

Lovendringene er nødvendige for å gjennomføre i norsk rett følgende EU-rettsakter som endrer EUs klimakvotesystem: Europaparlaments- og Rådsforordning (EU) 2023/957 10. mai 2023 om endring av forordning (EU) 2015/757 for å inkludere sjøtransportvirksomhet i EUs ordning for handel med utslippkvoter og for å sikre overvåking, rapportering og verifisering av utslipp av ytterligere klimagasser og utslipp fra ytterligere typer skip. Europaparlaments- og Rådsdirektiv (EU) 2023/959 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvo-

ter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippkvoter for klimagasser.

Lovendringene er videre nødvendige for å gi hjemmel til å innføre kvoteplikt på utslipp fra maritim transport i tråd med EU-regelverket. Klimakvoteloven er i stor grad en rammelov og hjemmelslov. De foreslåtte endringene er i stor grad overordnede og nærmere regulering vil måtte gjøres ved endringer i klimakvoteforskriften.

Det foreslås også en rekke tekniske endringer uten betydning for meningsinnholdet i loven, for eksempel språktekniske endringer og at sanksjonshjemler samles i ett kapittel.

Det bes videre om Stortingets samtykke til deltakelse i en EØS-komitebeslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av de nevnte EU-rettsaktene. Dette forholdet behandles i Innst. 84 S. Når det gjelder nasjonal gjennomføring av ETS2, vil Klima- og miljødepartementet ved behov komme tilbake til Stortinget med eventuelle lovendringer.

EØS-komitebeslutningen omfatter også: Europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2023/852 19. april 2023 om endring av beslutning (EU) 2015/1814 med hensyn til antall kvoter som skal plasseres i markedsstabilitetsreserven for unionsordningen for handel med utslippkvoter for klimagasser fram til 2030 og kommisjonsbeslutning (EU) 2023/1575 27. juli 2023 om antall kvoter i Unionen som skal utstedes i henhold til EU-ordningen for handel med utslippkvoter for 2024.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Mani Hussaini, May Britt Lagesen, Stein Erik Lauvås, Linda Monsen Merkesdal og lederen Marianne Sivertsen Næss, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bård Ludvig Thorheim, Ove Trellevik og Mathilde Tybring-Gjedde, fra Senterpartiet, Aleksander Øren Heen, Gro-Anita Mykjåland og Hans Inge Myrvold, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Marius Arion Nilsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Venstre, Ola Elvestuen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til at regjeringen i Prop. 3 LS (2023–2024) i hovedsakelig foreslår materielle endringer knyttet til klimakvotelovens materielle og stedlige virkeområde. Komiteen viser til at EU har forsterket sitt klimamål for 2030 under Paris-avtalen, samt foreslått en rekke nye ambisiøse klimatiltak og lovendringer, og at endringer i klimakvotedirektivet og tilknyttet EU-regelverk er et resultat av dette. Komiteen viser til at Norge har et forpliktende klimasamarbeid med EU og har vært innlemmet i EUs kvotesystem siden 2008. Komiteen mener det derfor er viktig for forutsigbarheten til norsk industri og næringsliv, samt muligheten for å ivareta Norges interesser, at Norge jobber tett opp mot prosessene i EU og avklarer tidlig hva som er Norges posisjon i sentrale saker på energi- og klimaområdet.

Komiteen viser til brevet fra klima- og miljøministeren 6. oktober 2023. Komiteen viser til at Stortingets samtykke til Prop. 3 LS (2023–2024) om endringer i klimakvoteloven er nødvendig for å gjennomføre endringer i EUs klimakvotesystem i norsk rett. Komiteen merker seg at det er en forutsetning for norske aktørers deltakelse i hydrogenauksjonene under Innovasjonsfondet at de endrede EU-reglene er innlemmet i EØS-avtalen innen utgangen av 2023, og at foreløpige vurderinger fra Enova tilsier at norske aktører har stort potensial for å få støtte gjennom ordningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til at det å sikre at skipsfarten blir en del av EUs kvotehandelsystem fra 1. januar 2024 er et viktig steg for å redusere utslippene fra maritim transport.

Disse medlemmer viser til at skipsfartsnæringen har vært klar på at den anser det som viktig at regelverket trer i kraft samtidig i Norge og i EU, og at nærings-

aktørene selv mener samtidig ikrafttredelse vil være mer forutsigbart, mindre arbeidskrevende og medføre at næringen vil unngå kompliserende overgangsordninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til beregninger fra Norges Rederiforbund som anslår at bidragene fra deres medlemmer vil utgjøre om lag 2,5 til 3 mrd. kroner, når skipsfarten er fullt ut implementert i EUs kvotehandelsystem fra 2026. Det totale anslaget for bidraget til hele den norske flåten vil ligge noe høyere, og vil bli vesentlig økt når også offshoreskip og skip under 5 000 bruttonn på sikt innlemmes i ordningen.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har foreslått å innføre reduserte satser i den særnorske CO₂-avgiften for innenriks sjøfart som blir kvotepliktig. Dette for å unngå at det samme utslippet både ilegges kvoteplikt og avgift. Disse medlemmer merker seg imidlertid at avgiftsfritak og reduserte avgiftssatser kan innebære statsstøtte etter EØS-avtalen, og at ESA i tidligere saker har kommet til denne konklusjonen. Disse medlemmer merker seg videre at departementet er i dialog med ESA for å avklare dette spørsmålet, men at regjeringen foreløpig legger opp til en redusert sats på 776 kroner per tonn CO₂ for kvotepliktige utslipp fra innenriks sjøfart i 2024 og at dette skal gjennomføres som en refusjonsordning med utbetaling én gang i året. Disse medlemmer understreker at det er viktig for næringen med forutsigbarhet, og at en løsning på dobbeltbeskatningen bør komme så raskt som mulig. Det er etter disse medlemmers mening svært uheldig at norsk innenriks skipsfart ilegges den særnorske CO₂-avgiften som svekker konkurransekraften mot utenlandske aktører.

Disse medlemmer merker seg at der EU-land, som følge av klimakvotedirektivet artikkel 10 nr. 3, er forpliktet til å bruke kvoteinntektene på utslippsreducerende formål, har Norge og de resterende EFTA-statene unntak fra dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener det er viktig at den norske maritime næringen ivaretar og styrker sin konkurransekraft i årene fremover, og at økt kvotepris ikke skal hindre næringen i å utvikle og ta i bruk ny klimavennlig teknologi. Disse medlemmer mener derfor det frem mot 2026 bør vurderes om de økte kvoteinntektene i større grad skal rettes inn mot klima- og miljøteknologiinvesteringer.

Disse medlemmer viser til at disse medlemmer ved flere anledninger har fremmet forslag om en større hydrogensatsning, herunder differansekontrakter for hydrogen. Disse medlemmer viser til at regjeringen i løpet av 2023 skulle utrede og presentere

en plan og et system for innføring av differansekontrakter for hydrogen, men at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2024 utkvikter dette ved å vise til at norske aktører kan søke midler i EUs hydrogenbank. Disse medlemmer mener at dette ikke er tilstrekkelig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at de norske andelene av kvotene fra EUs kvotehandelssystem kan bli en ren fiskalavgift som kan brukes til helt andre budsjettformål. Disse medlemmer mener at en slik innretning vil innebære en reell svekkelse av den norske maritime næringens innsats for teknologiutvikling og grønn omstilling, som på sikt kan svekke den norske maritime klyngens konkurransekraft, som følge av at andre europeiske land kan bygge opp sin maritime leverandørindustri for klima- og miljøteknologi med midler fra EUs kvotehandelssystem.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at det i EU og en rekke europeiske land nå utarbeides mekanismer som sikrer at midlene som innbetales fra maritim næring til EUs kvotehandelssystem igjen føres tilbake til klima- og miljøteknologiinvesteringer i maritim næring.

Disse medlemmer peker på viktigheten av å ta vare på og utvikle den norske maritime konkurransekraften, og mener at det må vurderes om statens inntekter fra kvoter bør gå til et maritimt CO₂-fond der formålet er å utvikle og ta i bruk teknologi og andre løsninger som gir utslippskutt i den maritime næringen. Disse medlemmer viser til at næringen selv peker på at NO_x-fondet er en stor suksess, og at næringen etterspør at et maritimt klimafond opprettes etter modell fra NO_x-fondet.

På dette grunnlag fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et maritimt CO₂-fond basert på kvoteinntektene staten får fra den maritime næringens innbetalinger til det europeiske kvotehandelssystemet. Regjeringen bes utarbeide et forslag til innretning i samarbeid med maritim bransje, og komme tilbake til Stortinget.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt understreker at de foreslåtte vedtakene ikke innebærer en innføring av «ETS2», det nye kvotesystemet som blant annet gir kvoteplikt for veitrafikk og bygninger, og mener at det ikke enda kan konkluderes med hvorvidt, og hvordan, dette skal gjennomføres i Norge.

Disse medlemmer mener at Norge må bruke innlemmelsen av sjøfart i kvotesystemet til å sikre en miljøvennlig og konkurransedyktig maritim næring i Norge.

Staten vil få gode kvoteinntekter fra 2026 på grunn av endringen. Disse inntektene bør øremerkes finansiering av grønn maritim teknologi.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen opprette et maritimt CO₂-fond basert på kvoteinntektene staten får fra den maritime næringens innbetalinger til det europeiske kvotehandelssystemet. Regjeringen bes utarbeide et forslag til innretning i samarbeid med maritim bransje, og komme tilbake til Stortinget.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.)

I

I lov 17. desember 2004 nr. 99 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

Formålet med denne loven er å begrense utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv måte gjennom å overvåke og rapportere klimagassutslipp og å delta i internasjonale systemer for utslippsreduksjoner.

§ 2 første og andre ledd skal lyde:

Loven gjelder i riket, unntatt på Svalbard, og på Norges kontinentalsokkel.

Loven gjelder også for følgende aktiviteter:

- luftfartsaktiviteter innen EØS-området
- luftfartsaktiviteter til og fra EØS-området
- øvrige internasjonale luftfartsaktiviteter
- maritim transportaktivitet innen EØS-området
- maritim transportaktivitet til og fra EØS-området.

Ny § 2 a skal lyde:

§ 2 a. (definisjoner)

Med anleggsoperatør menes den som drifter eller kontrollerer et anlegg med aktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av § 3, eller den som etter norsk rett

har avgjørende økonomisk innflytelse på den tekniske driften av anlegget.

Med luftfartøyoperatør menes den som drifter et luftfartøy hvor det utføres luftfartsaktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av §§ 3 eller 3 a, eller eieren av luftfartøyet hvis den som drifter fartøyet, er ukjent eller ikke identifisert av eieren.

Med skipsoperatør menes eier av skip med aktivitet som nevnt i forskrift gitt i medhold av §§ 3 eller 3 a, eller enhver annen organisasjon eller person som har overtatt ansvaret for den tekniske driften av skipet fra eieren, og som er opplyst å være driftsansvarlig i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, jf. skipssikkerhetsloven § 7 tredje ledd bokstav b.

Med operatør menes anleggsoperatør, luftfartøyoperatør og skipsoperatør.

§ 3 skal lyde:

§ 3. (aktiviteter og utslipp som omfattes av EUs klimakvotesystem)

Loven gjelder aktiviteter i anlegg, luftfart og maritim transport som er omfattet av EUs klimakvotesystem. Kongen kan gi forskrift om hvilke aktiviteter, utslipp av klimagasser og aktører som helt eller delvis er omfattet av loven.

Kongen kan gi forskrift om

- a. at utslipp av klimagasser fra produksjonsenheter med kapasitet under en fastsatt grense skal være unntatt fra loven
- b. at flere produksjonsenheter som ligger på samme sted og står i nær driftsmessig sammenheng, eller som ikke ligger på samme sted, men som står i nær driftsmessig og fysisk sammenheng, skal vurderes under ett ved beregningen av kapasiteten
- c. at visse transportaktiviteter, som transportaktiviteter som ikke overstiger visse aktivitets- eller utslippsgrenser, skal være unntatt fra loven.

Kongen kan gi forskrift om hvilke luftfartøyoperatører og skipsoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.

§ 3 a skal lyde:

§ 3 a. (utslipp fra luftfartsaktiviteter og maritim transportaktivitet som ikke er omfattet av EUs klimakvotesystem)

Kongen kan gi forskrift om overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser fra internasjonale luftfartsaktiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt etter § 4, blant annet om klimakvotemyndighetens saksbehandling og kontroll, samt krav til tredjepartsverifikasjon.

Kongen kan gi forskrift om kompensasjon for økte utslipp av klimagasser fra internasjonale luftfartsaktiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt etter § 4.

Kongen kan gi forskrift om overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser fra maritime transportak-

tiviteter som ikke er omfattet av kvoteplikt etter § 4, blant annet om godkjenning av overvåkingsplan, saksbehandling og kontroll med utslippsrapport, krav til tredjepartsverifikasjon og om hvilke skipsoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.

For aktiviteter som omfattes av denne paragrafen, gjelder i tillegg bestemmelsene i kapittel 4 A og § 18.

Kongen kan gi forskrift om gebyrer for saksbehandling og kontroll utført av klimakvotemyndigheten etter forskrifter gitt i medhold av denne paragrafen.

§ 4 skal lyde:

§ 4. (kvoteplikt)

Operatører med ansvar for kvotepliktige utslipp fra aktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av § 3, må innlevere kvoter tilsvarende sine kvotepliktige utslipp i samsvar med bestemmelsene i § 12. Antallet kvoter som skal innleveres, skal tilsvare utslippstallet for det foregående rapporteringsåret. Kongen kan gi forskrift om omfanget av kvoteplikten.

Ny § 4 a skal lyde:

§ 4 a. (tillatelse og krav til godkjent overvåkingsplan)

For anlegg som omfattes av forurensningsloven, kreves tillatelse etter forurensningsloven § 11. For luftfartøyoperatører og skipsoperatører som har kvotepliktige utslipp, kreves en plan for overvåking av utslipps- og aktivitetsdata som er godkjent av klimakvotemyndigheten.

§ 5 første ledd skal lyde:

Kongen kan gi forskrift om søknader om tillatelse til kvotepliktige utslipp etter forurensningsloven § 11 annet ledd og om søknader om tildeling av vederlagsfrie kvoter. Klimakvotemyndigheten kan i det enkelte tilfellet fastsette hvilke opplysninger eller undersøkelser søkeren må sørge for.

§ 5 annet ledd første punktum skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om saksbehandlingsregler til utfylling av reglene i tjenesteloven for søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter og for kontroll av rapporterte klimagassutslipp etter § 15, blant annet om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse.

§§ 6 til 8 skal lyde:

§ 6. (ansvar for kostnader fra kvoteplikt for maritim transportaktivitet)

Dersom en annen enn skipsoperatøren etter kontrakt er gitt bestemmende innflytelse over beslutninger som påvirker skipets kvotepliktige utslipp, har skipsoperatøren rett til å kreve tilbakebetalt kostnadene med oppfyllelsen av kvoteplikten fra denne.

§ 7. (gebyr og omkostninger)

Kongen kan gi forskrift om betaling av gebyr for opprettelse og drift av konto, vedtak om tildeling av kvoter, utstedelse av kvoter, kontrolltiltak som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt, og for godkjenning av overvåkingsplaner. Slikt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Kongen kan gi forskrift om at omkostninger i forbindelse med klimakvotemyndighetens kontroll med utslippsrapport og rapport med tildelingsdata skal dekkes av operatøren.

§ 8. (meldeplikt)

Kongen kan gi forskrift om at operatører har plikt til å gi melding til klimakvotemyndigheten om planlagte endringer i drift, eierskap og aktivitet og informasjon om gjennomføring av slike endringer.

§ 10 skal lyde:

§ 10. (tildeling av kvoter vederlagsfritt)

Kongen kan gi forskrift om tildeling av vederlagsfrie kvoter, herunder bestemmelser om omgjøring av vedtak om tildeling på bakgrunn av våre folkerettslige forpliktelse eller på bakgrunn av endringer i aktivitetsnivå eller drift som har innvirkning på grunnlaget for tildelingen.

§ 11 annet ledd annet punktum skal lyde:

Kongen kan gi forskrift om utformingen og driften av registeret. Dette omfatter bestemmelser som innskrenker adgangen til å overføre kvoter, dersom dette er nødvendig i henhold til Norges folkerettslige forpliktelser.

§ 12 første ledd skal lyde:

En operatør med ansvar for kvotepliktige utslipp skal innen 30. september hvert år overføre et antall kvoter som svarer til kvoteplikten etter § 4, til en nærmere angitt oppgjørskonto i registeret.

§ 12 tredje ledd første punktum skal lyde:

Dersom den kvotepliktige ikke innen fristen etter første ledd har satt inn et tilstrekkelig antall kvoter på oppgjørskontoen, skal den kvotepliktige innen 1. oktober året etter at oppgjøret skulle ha funnet sted, plassere kvoter på den angitte oppgjørskontoen svarende til underskuddet fra det tidligere året.

Kapittel 4 kapitteloverskriften skal lyde:

Kapittel 4. Overvåking og rapportering av utslipp

§ 14 skal lyde:

§ 14. (overvåking og utslippsrapportering)

Operatøren skal hvert år innen en frist fastsatt av klimakvotemyndigheten rapportere foregående års utslipp av klimagasser til klimakvotemyndigheten.

Kongen kan gi forskrift om eller treffe enkeltvedtak om overvåking og rapportering, blant annet om hva som skal rapporteres, og hvordan utslippene skal beregnes eller måles.

§ 15 skal lyde:

§ 15. (klimakvotemyndighetens kontroll av utslippsrapporter)

Klimakvotemyndigheten skal kontrollere rapportering av klimagassutslipp etter § 14. Kongen kan gi forskrift om klimakvotemyndighetens kontroll og saksbehandling av utslippsrapportene.

Kongen kan gi forskrift eller treffe enkeltvedtak om at operatørens utslippsrapportering skal verifiseres av en uavhengig tredjepart før innlevering. Kongen kan gi forskrift om krav til og akkreditering av verifikasjonsinstans, herunder om utarbeidelsen og innholdet av verifikasjonserklæringer.

Nytt kapittel 4 A med §§ 16 til 16 d skal lyde:

Kapittel 4 A. Tilsyn

§ 16. (klimakvotemyndighetens tilsynsoppgaver)

Klimakvotemyndigheten skal føre tilsyn med at loven og vedtak gjort i medhold av loven blir fulgt, og gjennom kontroll og veiledning arbeide for å fremme formålet med loven.

§ 16 a. (opplysninger og undersøkelser)

Klimakvotemyndigheten kan gi forskrift eller pålegg om at operatører eller offentlige myndigheter uten hinder av taushetsplikt skal gi klimakvotemyndigheten eller andre offentlige organer nødvendige opplysninger for gjennomføring av gjøremål etter loven her. Klimakvotemyndigheten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis.

Når særlige grunner tilsier det, kan klimakvotemyndigheten gi forskrift eller pålegg om at opplysninger som nevnt i første ledd også skal gis av andre som utfører tjeneste eller arbeid innenfor de aktivitetene som omfattes av loven. Klimakvotemyndigheten kan pålegge operatører å sørge for eller bekoste undersøkelser eller lignende tiltak som med rimelighet kan kreves for å slå fast om krav til beregning eller måling, overvåking eller rapportering av utslipp eller tildelingsdata er overholdt.

§ 16 b. (rett til gransking)

Klimakvotemyndigheten skal ha uhindret adgang til eiendom der det foregår eller kan foregå aktiviteter som omfattes av loven her. Myndigheten skal også ha tilgang til operatørens forretningslokaler når det er nødvendig for gjøremål etter loven her.

Klimakvotemyndigheten kan foreta nødvendig prøvetaking av kilder til rapporteringspliktige utslipp

og kontroll med blant annet måleinstrumenter og utstyr som er regulert i medhold av loven her.

Klimavotemyndigheten kan kreve å få lagt fram og granske dokumenter og annet materiale som kan ha betydning for myndighetens gjøremål etter loven her.

Ved stedlig tilsyn skal klimavotemyndigheten først ta kontakt med representanter for ledelsen i virksomheten som drifter aktiviteten. Dersom noen andre har ansvaret for å svare kvoter for denne aktiviteten, skal denne samtidig få varsel om tilsynet.

Med mindre tungtveiende hensyn tilsier noe annet, skal klimavotemyndigheten gi skriftlig rapport til virksomheten om resultatet av kontrollen.

§ 16 c. (bistands- og opplysningsplikt)

Under klimavotemyndighetens utøvelse av tilsynet skal den det føres tilsyn med, gi nødvendig bistand og opplysninger. Kongen kan gi forskrift om nærmere krav til bistands- og opplysningsplikten.

Kongen kan gi forskrift om at bistands- og opplysningsplikt som nevnt i første ledd også skal gjelde overfor utenlandske og internasjonale tilsynsmyndigheter, og om nærmere krav til slik bistands- og opplysningsplikt.

§ 16 d. (internkontroll)

Klimavotemyndigheten kan gi forskrift om internkontroll og internkontrollsystemer for å sikre at krav fastsatt i eller i medhold av loven her overholdes.

Kapittel 5 kapitteloverskriften skal lyde:

Kapittel 5. Forvaltningstiltak og sanksjoner

§ 17 skal lyde:

§ 17. (suspensjon av retten til å overføre kvoter)

Dersom en operatør ikke innen 1. april det enkelte år har rapportert sine utslipp i henhold til bestemmelsene gitt i eller i medhold av § 14, skal klimavotemyndigheten suspendere vedkommende fra retten til å overføre kvoter i kvoteregisteret fram til tilfredsstillende rapportering foreligger.

Ny § 17 a skal lyde:

§ 17 a. (pålegg om retting)

Dersom en operatør handler i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her eller vedtak fattet med hjemmel i loven, kan klimavotemyndigheten

pålegge operatøren å rette forholdet innen en bestemt frist.

§ 18 skal lyde:

§ 18. (tvangsmulkt)

For å sikre at bestemmelsene i loven her eller vedtak i medhold av loven blir gjennomført, kan klimavotemyndigheten fatte vedtak om tvangsmulkt til staten. Tvangsmulkten begynner å løpe dersom fristen som klimavotemyndigheten har fastsatt for å rette forholdet, oversites. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller ved hver overtredelse.

Tvangsmulkten skal ilegges operatøren.

§ 19 første ledd første punktum skal lyde:

Dersom operatøren ikke har overholdt sine forpliktelser etter § 12 første ledd, ilegges klimavotemyndigheten et overtredelsesgebyr til statskassen.

§ 20 skal lyde:

§ 20. (tvangstiltak overfor maritim transportaktivitet)

Når en skipsoperatør i de foregående to rapporteringsårene ikke har overholdt plikten til å overføre kvoter til oppgjør etter § 12 eller til å rapportere etter § 14, kan klimavotemyndigheten ved enkeltvedtak

- bortvise utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar fra norsk havn
- tilbakeholde norske skip under skiperoperatørens ansvar i norsk havn
- nekte utenlandske skip under skipsoperatørens ansvar adgang til norsk havn.

Vedtak etter første ledd gjelder fram til skipsoperatøren har overholdt sine forpliktelser etter §§ 12 og 14.

Kongen kan gi forskrift om tvangstiltak overfor maritim transportaktivitet.

Ny § 21 a i kapittel 6 skal lyde:

§ 21 a. (klimavotemyndigheten)

Kongen bestemmer hvem som er myndighet etter loven her. Departementet kan bestemme i enkelttilfeller og gi forskrift om at private rettssubjekter, utenlandske og internasjonale myndigheter kan utøve tilsynsmyndighet etter loven.

II

Loven gjelder fra 1. januar 2024.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 28. november 2023

Marianne Sivertsen Næss

leder

Mathilde Tybring-Gjedde

ordfører



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
v/ Presidentskapet
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/2753-

Dato
6. oktober 2023

Stortingets behandling av forslag til endringer i klimakvoteloven

Klima- og miljødepartementet har i dag fremmet for Stortinget Prop 3 LS (2023-2024)¹ om endringer i klimakvoteloven som er nødvendige før å gjennomføre endringer i EUs klimakvotesystem i norsk rett, og hvor det bes om Stortingets samtykke til deltakelse i en EØS-komiteébeslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av de endrede EU-reglene.

I mai 2023 vedtok EU endringer i klimakvotedirektivet og tilknyttet EU-regelverk, som følge av at EU (i likhet med Norge) forsterket sitt klimamål for 2030. Hovedgrepet i det forsterkede klimakvotedirektivet er utvidelse av virkeområdet til å omfatte maritim transport og et redusert antall tilgjengelige klimakvoter. Endringene EU har vedtatt er EØS-relevante og må innlemmes i EØS-avtalen slik de er vedtatt i EU, med noen få unntak. Gjennomføring i norsk rett av noen av endringene EU har vedtatt forutsetter endringer i klimakvoteloven.

Deler av regelverket, blant annet innføring av kvoteplikt for maritim transport, og en ny ordning under Innovasjonsfondet som åpner for støtte til hydrogenproduksjon, skal gjelde for EU fra og med 1. januar 2024. Det er ønskelig at Norge kan delta fra start:

- At innføringen av kvoteplikt for maritim transport trer i kraft samtidig i Norge som i EU er ønskelig fordi det vil gi likebehandling i EØS, hindre negative konsekvenser for næringen og redusere mulighetene for omgåelse av EU-reglene. Samtidig innføring av kvoteplikten forutsetter at endringene i klimakvotesystemet innlemmes i EØS-avtalen innen utgangen av 2023 og at nødvendige lovendringer i klimakvoteloven er trådt i kraft 1. januar 2024.

¹ Prop 3 LS (2023-2024) *Endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.*

- Det er også en forutsetning for norske aktørers deltakelse i hydrogenauksjonene under Innovasjonsfondet at de endrede EU-reglene er innlemmet i EØS-avtalen innen utgangen av 2023. Norske aktører kan i første omgang være med å konkurrere om 800 millioner euro, rundt ni milliarder norske kroner med dagens kurs, og har ifølge foreløpige vurderinger fra Enova stort potensiale for å få betydelig støtte gjennom denne ordningen dersom de får delta.

Kort tid mellom vedtakelsen av regelverket og ikrafttreddelsen av dette i EU har gitt svært kort tid til prosessene med EØS-innlemmelse og gjennomføring i EFTA-statenes nasjonale lovgivning. Saken er derfor preget av svært korte tidsfrister. For at samtidig ikrafttredelse i Norge og EU skal være mulig må Stortinget innen utgangen av 2023 både samtykke til deltakelse i EØS-komiteébeslutningen om EØS-innlemmelse og vedta lovendringene. Regelverket kan tre i kraft innen 1.januar 2024 dersom Stortinget behandler proposisjonen før nyttår.

I proposisjonen foreslås for det første endringer i klimakvoteloven som er nødvendig for å gjennomføre EU-rettsaktene i norsk rett. Det er hovedsakelig følgende materielle endringer som foreslås: Lovens stedlige og materielle virkeområde utvides til å omfatte maritim transport, forutsetningen om at aktiviteter må ha utslipp for å delta i klimakvotesystemet fjernes (tilrettelegger for at anlegg uten utslipp kan søke om tildeling av vederlagsfrie kvoter), forutsetningen om at deltakelse i klimakvotesystemet medfører kvoteplikt fjernes (for noen aktiviteter skal det kun overvåkes og rapporteres utslipp) og det inntas nye bestemmelser om tilsyn og håndheving. Det foreslås også en rekke tekniske endringer uten betydning for meningsinnholdet i loven, for eksempel språktekniske endringer og at sanksjonshjemler samles i ett kapittel.

I proposisjonen bes videre om Stortingets samtykke til deltakelse i en EØS-komiteébeslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av de relevante EU-rettsaktene. De fleste konsekvensene av å innlemme disse rettsaktene er reflektert i de foreslåtte lovendringene. I tillegg kommer blant annet deltagelsen i det nye kvotesystemet for veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2) fra 2027, som inngår som en del av endringene i klimakvotedirektivet. Klima- og miljødepartementet vil komme tilbake til hvordan den delen av klimakvotedirektivet som gjelder ETS2 skal gjennomføres i norsk rett.

Det er lagt opp til at EØS-komiteébeslutningen fattes 8. desember 2023. Dersom proposisjonen skulle blitt fremmet for Stortinget etter at beslutningen er formelt fattet, ville dette ikke gitt Stortinget nok tid til å behandle de foreslåtte lovendringene og ta stilling til EØS-komiteébeslutningen før nyttår. Derfor fremmes proposisjonen nå, slik at proposisjonen kan behandles parallelt med den formelle prosessen på EU-siden og i EFTA-sekretariatet.

Proposisjonen inneholder et utkast til EØS-komiteébeslutning (se s. 120), som er i tråd med Klima- og miljødepartementets vurdering av hvordan endelig beslutning vil bli. Etter ferdigstillelsen av proposisjonen, men før proposisjonen ble fremmet for Stortinget, er det oppnådd enighet mellom EFTA-statene og EU-Kommisjonen om innholdet i beslutningen.

Innholdet i beslutningen er i tråd med forutsetningene departementet har lagt til grunn i proposisjonen. For ordens skyld nevnes at det i den omforente EØS-komiteebeslutningen er lagt til en tilpasning for Liechtenstein knyttet til det nye kvotesystemet for veitrafikk, bygninger og deler av industrien (ETS2), som ikke fremgår av proposisjonen. Liechtenstein får gjennom tilpasningen blant annet et midlertidig unntak fra kravet om tillatelse for å drive med aktiviteter omfattet av ETS2 og fra kravet om overvåkning og rapportering. Tilpasningen er begrunnet med den særskilte ordningen mellom Liechtenstein og Sveits, som omfatter en tollunion der Sveits står for alt det praktiske rundt avgifter. Ingen av EFTA-statene har hatt innvendinger mot tilpasningen, som det er behov for utfra den særskilte ordningen som eksisterer mellom Sveits og Liechtenstein.

Det er ikke ventet at den endelige EØS-komiteebeslutningen vil avvike vesentlig fra det som er forutsatt i proposisjonen og beskrevet i dette brevet. Dersom den likevel og mot formodning skulle avvike vesentlig, vil saken igjen bli lagt fram for Stortinget.

Jeg ber på denne bakgrunn om at Stortinget behandler lovforslaget så raskt som Stortinget finner forsvarlig.

Med hilsen



Espen Barth Eide

