



Innst. 503 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:132 S (2012–2013)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Nikolai Astrup og Borghild Tenden om tiltak for å redusere nasjonale utslipp av klimagasser

Til Stortinget

Sammendrag

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre støtteordninger til konvertering og utskifting av oljefyr i husholdninger og til grunnlast i øvrige bygg.
2. Stortinget ber regjeringen legge til grunn en årlig avkastning fra fondet for klima, fornybar energi og energiomlegging på 4 prosent.
3. Stortinget ber regjeringen utrede hensiktsmessigheten av en norsk klimalov.
4. Stortinget ber regjeringen fremme en sak om en nasjonal tverrsektoriell biogass-strategi.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre skattefradrag for dokumenterte utgifter til energieffektivisering i husholdninger.
6. Stortinget ber regjeringen gjennomgå bil- og drivstoffavgiftene med formål å gjøre det mer lønnsomt å velge biler med lave utslipp eller som bruker alternative utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff, som hybrider, elbiler og biodrivstoff.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikk.
8. Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå

på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022.

9. Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.
10. Stortinget ber regjeringen legge til rette for landstrøm for ferger og cruiseskip i flere havner.
11. Stortinget ber regjeringen fastsette og fremme en sak om et ambisiøst og kvantifiserbart nasjonalt mål for energieffektivisering for 2020 og 2040.
12. Stortinget ber regjeringen fremme en strategi for sletting av overskuddskvoter i det europeiske kvotemarkedet (ETS), som ledd i Norges arbeid for å innfri målet for utslippsreduksjoner frem mot 2020.
13. Stortinget ber regjeringen videreføre dagens unntak fra veibruksavgift for alternative drivstoff til 2020.
14. Stortinget ber regjeringen sikre realisering av minst ett fullskala anlegg for fangst og lagring av CO₂ innen 2020.
15. Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det etableres et nytt kullkraftverk med CO₂-rensing og lagring fra dag én på Svalbard.
16. Stortinget ber regjeringen vurdere muligheten for å etablere fullskala CO₂-fangst og lagring ved ett stort punktutslipp i industrien i Grenlands-området.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Eirin Sund, fra Fremskrittspartiet, Per-Willy Amundsen,

Oskar J. Grimstad og Henning Skumsvoll, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bjørn Lødemel og Siri A. Meling, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Egeland, fra Senterpartiet, lederen Erling Sande, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til Innst. 390 S (2011–2012) Klimaforliket, og partienes respektive merknader i denne, som Stortinget vedtok i juni 2012. Her ble det vedtatt en rekke tiltak for å redusere utslippene av klimagasser. Komiteen viser til at forslagene i Dokument 8:132 S (2012–2013) i stor grad omhandler saker som ble drøftet og vedtatt i forbindelse med klimaforliket.

Miljøvernministeren skriver i sitt svarbrev til komiteen 30. mai 2013 (vedlagt) at regjeringen vil fremme en nasjonal, tverrsektoriell biogass-strategi. Komiteen er tilfreds med dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til brev fra miljøvernministeren av 30. mai 2013 der det pekes på at regjeringen er godt i gang med å gjennomføre klimaforliket, men at det likevel tar noe tid å gjennomføre noen av tiltakene. Flertallet forutsetter at regjeringen fortsetter arbeidet med alle vedtak i klimaforliket.

Flertallet er tilfreds med at Enova nettopp kunngjorde et program for støtteordninger for utfasing av oljefyr i husholdninger, slik det etterlyses i foreliggende representantforslag. Flertallet har merket seg at regjeringen vil komme tilbake i Prop. 1 S (2013–2014) med en konkretisering når det gjelder virkemidler for å utløse betydelig energieffektivisering og energiomlegging i private husholdninger, jf. vedtak i klimaforliket.

Flertallet har videre merket seg at Fondet for klima, fornybar energi og energiomlegging ble styrket med 10 mrd. kroner i statsbudsjettet for 2013, og at disse pengene er plassert som kontolån i tråd med Stortingets vedtak i klimaforliket.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at miljøvernministeren i brev til komiteen, datert 30. mai 2013, skriver at midlene i fondet for klima, fornybar energi og energiomlegging er plassert som kontolån til staten med en rente som tilsvarende renten på statsobligasjoner med 10 års bindingstid og at renten på innskuddet i 2013 er 2,2 prosent.

Disse medlemmer legger til grunn en årlig avkastning fra dette fondet tilsvarende avkastningen for Statens pensjonsfond utland, som er satt til 4 prosent årlig, og at denne avkastningen årlig skal kunne forvaltes av Enova i tråd med fondets formål. Legges

en slik avkastning til grunn, vil det årlig være tilgjengelig nesten dobbelt så store midler til en miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon og utvikling av energi- og klimateknologi enn med regjeringens modell.

Når det gjelder forslaget om skattefradrag for utgifter til energieffektivisering, viser komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, til brev fra finansministeren til finanskomiteen, datert 27. april 2012, i forbindelse med behandling av Dokument 8:92 S (2011–2012). Flertallet vil peke på at det gis støtte til energieffektivisering av boliger gjennom Enova, Husbanken og kommunale tiltak, samtidig som flertallet vil vise til at regjeringen skal legge fram forslag om tiltak i neste års statsbudsjett.

Flertallet vil peke på at bilavgiftene vurderes i forbindelse med statsbudsjettet, og at det har skjedd en betydelig endring i retning av å gjøre det mer lønnsomt å velge biler med nullutslipp eller lavt utslipp av klimagasser samt å velge klimavennlig drivstoff. Flertallet mener at dette er en viktig omlegging som har gitt gode resultater og som må fortsette, i tråd med klimaforliket.

I forbindelse med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det signalisert en sterk satsing på belønningsordning for kollektivtrafikken, samt bymiljøpakker og satsing på sykkel. Flertallet er tilfreds med dette, og vil peke på at satsingen er vesentlig større enn det som var lagt til grunn i klimaforliket.

Flertallet viser til at Stortinget gjennom klimaforliket har et mål om å bevege seg mot et lavutslippssamfunn mot midten av dette århundret. I tråd med dette arbeider regjeringen med å innfase kjøretøy og fartøy med lavere direkte utslipp av klimagasser. Et eventuelt krav om at alle nye drosjer, ferjer og rutebåter skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022, vil kreve nærmere vurdering av teknologiutvikling og kostnader fremover. Flertallet mener at en slik vurdering bør gjennomføres av regjeringen.

Når det gjelder elektrifisering av jernbanenettet, viser flertallet til forslaget til ny Nasjonal transportplan. Der varsles det at det vil bli satt i gang en utredning av konsekvensene av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger på jernbanenettet.

I tråd med det langsiktige målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn, mener flertallet det er viktig at regjeringen vil følge utviklingen framover når det gjelder kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer slik at mest mulig miljøvennlige alternativer velges.

Flertallet er enig i at landstrøm for cruiseskip og andre skip bidrar til reduserte klimagassutslipp og mindre lokal luftforurensning. Flertallet støtter at mandatet for Transnova er oppdatert slik at Transnova kan gi støtte til etablering av anlegg for landstrøm.

Regjeringen la fram mål for energieffektivisering i bygg i Prop. 33 S (2012–2013). Flertallet viser til følgende omtale i proposisjonens punkt 5.2:

«Regjeringa vil at bygg i framtida skal vere utforma etter beste praksis når det gjeld design, konstruksjon og drift. Regjeringa sitt overordna og langsiktige mål er at nye bygg skal vere berekraftige med eit lågt avtrykk på miljø i heile byggets levetid. Fram mot 2040 vil regjeringa leggje til grunn ei tenking for bygg der materialar, forbruk av energi og vatn, innemiljø, forureining, transport og avfall vert sett i ein heilskapleg samanheng. Regjeringa sin ambisjon er at energibruken i bygg per kvadratmeter skal vere vesentleg lågare i 2040 enn i dag. Det finst fleire ulike studiar som identifiserer eit potensial for energieffektivisering i eit slikt langsiktig perspektiv. Det er likevel knytt stor uvissheit til desse. Regjeringa legg til grunn at frå 2010 til 2020 vil dei iverksette verkemidla gje ein effekt på 15 TWh energieffektivisering i bygg. I klimameldinga og i byggemeldinga har regjeringa gjort greie for tiltak som vil gjere dette mogleg. Fleire av desse verkemidla vil ha klart større effekt etter 2020. Dette gjeld mellom anna dei byggtekniske krava.»

Når det gjelder overskuddskvoter i EUs kvotemarked, viser flertallet til at Norge støtter EU-kommisjonens forslag for å heve prisene i det europeiske kvotesystemet. Miljøvernministeren sendte 1. mars 2013 et høringsinnspill til EU om dette, der det ble pekt på at overskuddet bør reduseres gjennom sletting av kvoter. Flertallet støtter dette.

Når det gjelder forslaget om å unnta veibruksavgift for alternative drivstoff, vil flertallet peke på at også biler som ikke slipper ut klimagasser påfører samfunnet kostnader i forbindelse med veislitasje, ulykker, kø og støy. Flertallet vil prinsipielt peke på at en bærekraftig samferdselspolitikk må innebære at bilbruken reduseres, selv om det er snakk om utslippsfrie privatbiler. Det er derfor viktig at CO₂-avgiften avspeiler klimakostnadene og at veibruksavgiften avspeiler øvrige utgifter knyttet til bilbruk. For øvrig vil flertallet vise til at regjeringen har varslet at unntakene fra veibruksavgift skal vurderes i 2015 og at regjeringen ikke har planer om å endre veibruksavgiftene for alternative drivstoff før denne evalueringen.

Flertallet viser til at regjeringen arbeider med planlegging av fullskala CO₂-håndtering på Mongstad med sikte på at beslutningsgrunnlag for dette skal behandles i Stortinget senest i 2016. Flertallet forutsetter at Stortinget holdes oppdatert om framdriften i dette arbeidet.

Når det gjelder CO₂-håndtering ved kullkraftverk i Longyearbyen, viser flertallet til brevet fra miljøvernministeren til komiteen 30. mai 2013, der det redegjøres for at Longyearbyen lokalstyre skal vurdere om man skal prosjektere et nytt kraftverk, og at en viktig del av dette vil være å vurdere hvilke energibærere man skal benytte i framtida.

Komiteen viser til miljøvernministerens svar til komiteen 30. mai 2013. Komiteen viser til at mulighetene for å realisere CO₂-fangst i Norge utover Mongstad gjøres av Gassnova gjennom arbeidet med mulighetsstudien for CCS.

Komiteen tar til etterretning at Gassnovas arbeid med å vurdere CO₂-rensing ved kullkraftverket i Longyearbyen vil avvente beslutning fra lokalstyret og Justis- og beredskapsdepartementet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil imidlertid samtidig understreke behovet for fortgang i dette arbeidet. Kullkraftverket i Longyearbyen på Svalbard er over 30 år gammelt, ustabil og tilfredsstillende ikke dagens utslippskrav. Anlegget slipper ut sot, SO₂, NO_x og ca. 85 000 tonn CO₂ årlig. Forskning viser at utslipp av partikler og sot i polare strøk ikke bare bidrar til lokal luftforurensning, men det er også et bidrag til raskere oppvarming av kloden.

Disse medlemmer understreker videre at selv om utredningen av CO₂-håndtering fra et eventuelt nytt kraftverk i Longyearbyen gjennomføres etter CCS-mulighetsstudien, må dette ikke på noen måte gjøre prosjektet mindre aktuelt å gjennomføre, dersom forholdene ellers ligger til rette for det.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det er bred enighet nasjonalt og internasjonalt om at klimautfordringene er en av vår tids største utfordringer. Til tross for dette er man fortsatt langt unna å finne robuste globale løsninger som kan begrense utslippene av klimagasser og hindre at oppvarmingen kommer ut av kontroll. FNs klimapanel har slått fast at utslippene av klimagasser må reduseres med 50–80 prosent innen 2050 dersom man skal klare å begrense oppvarmingen til 2 grader.

Disse medlemmer viser til at Stortinget gjennom to påfølgende klimaforlik har satt ambisiøse mål for den nasjonale klimapolitikken. Norge er i dag langt unna å nå disse målene. Norges utslipp av klimagasser ligger i dag 5,8 prosent over 1990-nivå. Det er godt over Kyoto-forpliktelsen om å begrense utslippene til maksimalt 1 prosent over 1990-nivå som et gjennomsnitt for perioden 2008–2012. Disse medlemmer viser til at Norges naboland Dan-

mark og Sverige til sammenlikning har klart å redusere sine nasjonale utslipp av klimagasser med henholdsvis 20 og 16 prosent sammenliknet med 1990-nivå.

Disse medlemmer mener det gjøres for lite for å redusere utslippene av klimagasser i Norge. I den nylig fremlagte perspektivmeldingen Meld. St. 12 (2012–2013) viser de tekniske framskrivningene at utslippene av klimagasser, dersom virkemiddelbruken forblir uendret, kommer til å ligge relativt stabilt fram mot 2020, for deretter å avta noe i 2030. Regjeringen styrer med andre ord i retning av stabilisering av norske utslipp av klimagasser frem mot 2020, ikke mot en kraftig reduksjon slik Stortinget har vedtatt.

Disse medlemmer viser til klimaforliket i Stortinget 11. juni 2012 i Innst. 390 S (2011–2012), hvor det ble enighet om en rekke nye klimatiltak. Oppfølgingen av disse tiltakene har, etter forslagsstillernes mening, ikke vært tilstrekkelig. I statsbudsjettet for 2013 manglet oppfølging av flere konkrete vedtak, herunder vedtaket om støtteordninger til konvertering og utskifting av oljefyr fra 2013. Disse medlemmer er glad for at en slik støtteordning nå er kommet på plass i regi av Enova. En rekke andre tiltak som ble vedtatt i klimaforliket er imidlertid ikke fulgt opp av regjeringen, og vil neppe bli fulgt opp i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer viser til at effekten av de nye tiltakene som ble vedtatt i klimaforliket ikke er beregnet og innarbeidet i utslippsframskrivningen i perspektivmeldingen, til tross for at disse tiltakene er vedtatt politikk og må anses som dagens virkemiddelbruk. Disse medlemmer tolker dette som et uttrykk for at regjeringen er usikker på hvor stor effekt tiltakene vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.

Disse medlemmer mener det er behov for å intensivere innsatsen for å redusere de nasjonale utslippene av klimagasser, og tar opp forslag fremsatt i Dokument 8:132 S (2012–2013).

Disse medlemmer viser til at regjeringen i statsbudsjettet for 2011 varslet at det skulle komme en helhetlig gjennomgang av avgiftene på både kjøretøy og drivstoff i kommende budsjetter. Disse medlemmer viser til at regjeringen allerede i statsbudsjettet for 2012 avlyste denne gjennomgangen. Disse medlemmer viser til at de eneste signalene regjeringen har gitt om framtidige avgifter ble gitt i statsbudsjettet for 2012, hvor det stod følgende:

«Innen 2020 skal alle drivstoff ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet. I 2015 skal unntakene fra veibruksavgiftene evalueres. I evalueringen skal det legges vekt på statens inntekter, klima- og miljøhensyn og næringslivet i distriktene. Regjeringen har ikke planer om å endre veibruksavgiftene for alternative drivstoff før evaluering

gen i 2015. Regjeringen har heller ikke nå konkrete planer om å endre rammebetingelsene for elbiler.»

Disse medlemmer slutter seg til målet i klimaforliket om reduksjon i de gjennomsnittlige utslippene fra nye personbiler i 2020 til 85/km, men viser til at det må foretas betydelige endringer i bilavgiftene dersom målet skal nås.

Disse medlemmer viser til rapporten «Norske bilavgifter fram mot 2020» utarbeidet av NAF, NBF og BIL. Av rapporten fremgår det at målet forutsetter en økning i elbilenes andel av nybilsalget fra dagens nivå på 2,9 prosent til 10 prosent i 2020 (16 000 elbiler), og at plug-in-hybridens andel må øke fra 0,1 prosent til 18,8 prosent i samme periode. I tillegg må gjennomsnittsutslippet fra fossilt drevne biler være på maks 109 gram i 2020. Nøkkelen for å få til en slik utvikling i bilsalget er ifølge bilorganisasjonene å legge til rette for en hurtigere utskifting av bilparken gjennom reduserte bilavgifter på de mest miljøvennlige bilene, slik at gjennomsnittsalderen på norske biler kommer ned på EU-nivå.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Norge har den eldste bilparken i Vest-Europa. Gjennomsnittlig levealder på biler i Norge er ifølge rapporten 19 år, mot et gjennomsnitt i EU på 14–15 år. I Norge er 3 av 4 biler som selges, bruktbiler. Nesten halvparten av alle biler som årlig omsettes i Norge, er 12 år gamle eller eldre. Mer enn 600 000 biler som ruller på norske veier er eldre enn gjennomsnittlig levealder for biler i Vest-Europa på 14,3 år, dvs. 1997-modell eller eldre. Dersom disse 600 000 eldste bilene ble tatt av veien og erstattet med nye biler, ville de samlede CO₂-utslippene fra veitrafikken bli redusert med snaut 10 prosent.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener på denne bakgrunn det er behov for å gjennomgå bil- og drivstoffavgiftene med formål å gjøre det mer lønnsomt å velge biler med lave utslipp eller som bruker alternative utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff, som hybrider, elbiler og biodrivstoff. Disse medlemmer mener dagens unntak fra veibruksavgift for alternative drivstoff bør videreføres frem til 2020.

Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev til komiteen datert 30. mai 2012, hvor det i kommentaren til forslag nummer 12, står følgende:

«Regjeringen er bekymret over den lave kvoteprisen, og mener kvoteoverskuddet må reduseres gjennom raske tiltak. Vi må finne en europeisk løsning for utfordringene i det europeiske kvotesystemet [...] Gradvis reduksjon av kvotemengden kan også øke kvoteprisen på lengre sikt. Det vil være klart mer effektivt med felleseuropeiske tiltak for

fjerning av kvoteoverskuddet enn med en ensidig norsk kvotesletting.»

Samtidig som statsråden avviser ensidig norsk sletting av EU-kvoter, vises det i svarbrevet til at regjeringen heller ønsker å kjøpe kvoter generert i prosjekter under Den grønne utviklingsmekanismen, et kvotemarked som statsråden selv understreker i enda sterkere grad er preget av for lav etterspørsel på grunn av utilstrekkelige ambisjoner i klimapolitikken globalt. Disse medlemmer finner statsrådets argumentasjon lite konsistent.

Disse medlemmer mener at sletting av overskuddskvoter i det europeiske kvotemarkedet (ETS), som ledd i Norges arbeid for å innfri målet for utslippsreduksjoner frem mot 2020, vil være et godt og virkningsfullt tiltak med betydelig effekt på de europeiske utslippene av klimagasser. I mangel på enighet om sletting av kvoter i EU, ville en norsk strategi om frivillig sletting av kvoter, kombinert med en oppfordring til andre land om å gjøre det samme, kunne ha større effekt enn dagens politikk, hvor regjeringen faktisk selger ubrukte EU-kvoter inn i markedet, og erstatter dem med billigere kvoter kjøpt under Den grønne utviklingsmekanismen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil stimulere til bredere forskning og en åpen, kritisk debatt rundt årsaker til – og omfang av – klimaendringer. Disse medlemmer mener en god forståelse av utfordringen er viktig for at man bedre skal kunne prioritere samfunnets knappe ressurser til ulike formål, som å forebygge eller bedre tilpasse oss uønskede endringer i naturen.

Disse medlemmer er kritisk til å bruke klimapolitikken til å øke skatter, avgifter og utgifter for innbyggere og bedrifter, ofte med liten eller ingen påviselig miljøeffekt, og der innbetalingene heller ikke øremerkes til effektive miljøtiltak. Disse medlemmer vil understreke at man skal ha respekt for skattebetalernes penger og innbyggernes ønske om forutsigbarhet og fleksibilitet i hverdagen.

Disse medlemmer mener at Stortinget i langt større grad bør bruke «gulrot fremfor pisk» for å legge til rette for miljøvennlig atferd. Disse medlemmer mener den enkelte forbruker har et ansvar for, og en mulighet til, å gjennomføre fornuftige miljøtiltak gjennom bevisste valg. Disse medlemmer er overbevist om at folk flest ønsker å velge miljøvennlige produkter, men at rasjonelle mennesker veier den antatte miljøfordelen opp mot kostnader og mulige ulemper.

Disse medlemmer vil peke på at norsk næringsliv allerede er langt fremme når det gjelder miljøvennlig produksjon med lavt ressurs- og energiforbruk. Disse medlemmer vil at staten skal stimulere til videre forskning, utvikling og implementering

av ny energi- og miljøvennlig teknologi, med sikte på å styrke norske næringsklyngers konkurransevne. Disse medlemmer er svært opptatt av norsk næringslivs konkurransevne, og legger derfor til grunn at Norge ikke skal ha strengere krav til sitt næringsliv enn våre viktigste handelspartnere i EU. Av denne grunn er disse medlemmer kritiske til forslaget om et kvantifiserbart nasjonalt mål for energieffektivisering for 2020 og 2040.

Disse medlemmer støtter en aktiv vurdering av prosjekter for fangst og lagring av CO₂ basert på positiv bedrifts- og samfunnsøkonomi. Disse medlemmer vil imidlertid understreke at teknologien fortsatt er umoden, samt at Mongstad har endt opp som et pengesluk. Disse medlemmer mener derfor at i stedet for å sette tidsfrister for når et fullskala anlegg for fangst og lagring skal realiseres, bør det heller oppmuntres til at flere aktører kan delta på en «no cure, no pay»-basis. Et godt eksempel på dette er etter disse medlemmers mening Siemens' samarbeid med Industrikraft Møre.

Disse medlemmer støtter en gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene med sikte på å gjøre det mer lønnsomt å velge biler med lave utslipp, eller som bruker alternative utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff, som hybrider, elbiler og biodrivstoff. Disse medlemmer understreker imidlertid at endringene ikke må medføre at biler som går på vanlig drivstoff får høyere avgifter.

Disse medlemmer mener belønningsordningen må innrettes slik at den i større grad stimulerer til bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdene ved å øke antallet kollektivreiser. Disse medlemmer er imidlertid kritiske til at belønningsordningen fokuserer på å øke kostnaden ved å bruke privatbil, samt at ordningen nå har fått karakter av en «straffeordning» til de byer som ikke retter seg etter implisitte krav fra regjeringen.

Disse medlemmer er sterkt kritiske til sletting av overskuddskvoter i det europeiske kvotemarkedet. Disse medlemmer støtter kvotehandel, men mener da at kvotene må brukes, ikke slettes. Disse medlemmer mener sletting av overskuddskvoter ikke er en samfunnsøkonomisk lønnsom løsning.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre støtteordninger til konvertering og utskifting av oljefyr i husholdninger og til grunnlast i øvrige bygg.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge til grunn en årlig avkastning fra fondet for klima, fornybar energi og energiomlegging på 4 prosent.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede hensiktsmessigheten av en norsk klimalov.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme en sak om en nasjonal tverrsektoriell biogass-strategi.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre skattefradrag for dokumenterte utgifter til energieffektivisering i husholdninger.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen legge til rette for landstrøm for ferger og cruiseskip i flere havner.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen videreføre dagens unntak fra veibruksavgift for alternative drivstoff til 2020.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det etableres et nytt kullkraftverk med CO₂-rensing og lagring fra dag én på Svalbard.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:*Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen gjennomgå bil- og drivstoffavgiftene med formål å gjøre det mer lønnsomt å velge biler med lave utslipp eller som bruker alternative utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff, som hybrider, elbiler og biodrivstoff.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikk.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen fastsette og fremme en sak om et ambisiøst og kvantifiserbart nasjonalt mål for energieffektivisering for 2020 og 2040.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen fremme en strategi for sletting av overskuddskvoter i det europeiske kvotemarkedet (ETS), som ledd i Norges arbeid for å innfri målet for utslippsreduksjoner frem mot 2020.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen sikre realisering av minst ett fullskala anlegg for fangst og lagring av CO₂ innen 2020.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen vurdere muligheten for å etablere fullskala CO₂-fangst og lagring ved ett stort punktutslipp i industrien i Grenlands-området.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 132 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Nikolai Astrup og Borghild Tenden om tiltak for å redusere nasjonale utslipp av klimagasser – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 13. juni 2013

Erling Sande
leder

Lars Egeland
ordfører

Vedlegg**Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 30. mai 2013****Representantforslag 132 S (2012-2013)**

Jeg viser til brev fra Energi- og miljøkomiteen av 16. mai 2013 vedlagt representantforslag 132 S (2012-2013) med forslag om tiltak for å redusere nasjonale utslipp av klimagasser.

Stortinget vedtok i juni 2012 klimaforliket med ei rekke tiltak for å redusere norske utslipp av klimagasser, jf. *Innst. 390 S (2011-2012)*. Regjeringen er godt i gang med å følge opp klimaforliket. Noen av tiltakene tar det likevel en del tid å gjennomføre og det står derfor igjen arbeid med flere av vedtakene. Regjeringen vil selvsagt fortsette arbeidet med å følge opp klimaforliket. Ansvar for de ulike tiltakene ligger hos de relevante sektorstatsrådene.

Jf. *Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk* er det satt ambisiøse mål for den norske klimapolitikken. Norge oppfylder sin Kyotoforpliktelse for perioden 2008-2012 uten behov for statlige kvotekjøp. På frivillig basis overoppfyller vi vår forpliktelse i den første Kyoto-perioden med 10 pst. For å overoppfylle målet for den første Kyoto-perioden med 10 pst. kjøper staten FN-godkjente kvoter fra de fleksible mekanismene, det vil si fra Den grønne utviklingsmekanismen (CDM) og fra Felles gjennomføring (JI).

(1) Støtteordninger til utfasing av oljefyring

I klimaforliket ba Stortinget regjeringen om å innføre forbud mot oljefyring i husholdninger og andre bygg i 2020, gitt støtteordninger fra 2013. Enova har nylig lansert et nytt program rettet mot boligeiere. Gjennom dette programmet vil Enova blant annet gi tilskudd til å installere fornybar varmeløsning i kombinasjon med fjerning av oljekjel. Enova har også omfattende støtteordninger for fjernvarme og konvertering til varmesentraler basert på fornybare energikilder rettet mot større aktører.

For øvrig viser jeg til følgende vedtak i klimaforliket: *”Stortinget ber regjeringen legge frem forslag for Stortinget med virkemidler som bidrar til å utløse betydelig energieffektivisering og energiomlegging fra fossile til miljøvennlige kilder i private husholdninger.”* Som tidligere kommunisert til Stortinget tar regjeringen sikte på å komme tilbake til Stortinget med dette i *Prop. 1 S (2013-2014)*.

(2) Avkastning fra fondet for klima, fornybar energi og energiomlegging

I tråd med føringene i klimaforliket ble fondet for klima, fornybar energi og energiomlegging styrket med 10 mrd. kroner i statsbudsjettet for 2013. Midlene er plassert som kontolån til staten med ei rente som tilsvarer renta på statsobligasjoner med ti års bindingstid. Renta på innskuddet i 2013 er 2,2 prosent.

(3) Klimalov

Regjeringen er i gang med å utrede hensiktsmessigheten av en norsk klimalov.

(4) Nasjonal biogasstrategi

Regjeringen vil fremme en nasjonal, tverrsektoriell biogasstrategi som oppfølging av klimaforliket.

(5) Skattefradrag for utgifter til energieffektivisering

Jeg viser til brev fra finansministeren til finanskomiteen, datert 27. april 2012, i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:92 S (2011-2012). I finansministerens brev går det fram at en ordning med skattefradrag for dokumenterte utgifter til energieffektivisering i husholdninger ville være vanskelig å avgrense og by på administrative problemer. Fradraget ville også komplisere skattesystemet og føre til merarbeid for husholdningene, håndverkerne og skattemyndighetene. I dag gis det støtte til energieffektivisering av boliger gjennom en rekke ordninger, blant annet Enova. Husbanken og kommunale tiltak, som er mer målrettet enn et skattefradrag vil kunne være. Jeg viser også til at regjeringen skal legge frem forslag for Stortinget med virkemidler som bidrar til å utløse betydelig energieffektivisering og energiomlegging fra fossile til miljøvennlige kilder i private husholdninger, jf. punkt 1 ovenfor.

(6) Gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene

I klimaforliket fra 2012 står det bl.a. *”Stortinget legger til grunn at drivstoffavgiftene fortsatt skal bidra til å redusere de nasjonale utslippene, blant annet gjennom langsiktige og forutsigbare rammevilkår for miljøvennlig drivstoff, jf. Innst. 3 S (2011–2012). Bilavgiftene skal blant annet brukes til å bidra til en mer miljø- og klimavennlig bilpark, ved at nullutslippsbiler, plug-in-hybrider og andre miljøvennlige biler kommer bedre ut enn tilsvarende biler med fossilt drivstoff. Avgiftene skal ytterligere vektlegge*

klimaegenskaper og lokal forurensning.” Regjeringen vurderer i forbindelse med den årlige budsjettprosessen, og i revidert nasjonalbudsjett, innretningen på kjøretøy- og drivstoffavgiftene. Omleggingen av engangsavgiften etter 2006 har bidratt betydelig til at utslippene fra nye biler har blitt redusert fra 177 g/km i 2006 til 130 g/km i 2012. I Revidert nasjonalbudsjett 2013 er det foreslått endringer som gir lavere engangsavgift for ladbare hybridbiler.

(7) *Belønningsordningen for kollektivtrafikk*

Når det gjelder belønningsordningen, er klimaforliket fra 2012 fulgt opp med en økning i bevilningene på 250 mill.kr fra 2012 til 2013. I *Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023* er det signalisert ytterligere økning i tråd med klimaforliket.

(8) *Krav til nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog*

Det er per dags dato usikkert hvordan utviklingen innen de ulike teknologiene for klimanøytrale drivstoff og kjøretøy til disse drivstoffene vil bli frem mot 2020. Det er heller ikke uproblematisk å avgrense hva som er utslippsfrie og klimanøytrale drivstoff. Produksjon av biodrivstoff kan for eksempel medføre klimagassutslipp som i noen tilfeller oppveier den positive effekten av å bruke biodrivstoff framfor fossilt drivstoff. Elektrisitetsproduksjonen i Norge er i all hovedsak basert på fornybar energi og er derfor tilnærmet utslippsfri. Norge har i dag verdens høyeste el-biltetthet.

Det pågår flere utrednings- og pilotprosjekt for å tilrettelegge for batterielektrisk framdrift for ferjer, blant annet gjennom Transnova.

Utlysning av en utviklingskontrakt om den mest energi- og miljøeffektive ferjen på strekningen E39 Lavik – Oppedal er et ledd i regjeringens satsing på å redusere klimagassutslippene. Innen ferjedriften er dette en ny kontraktsform for utvikling av ny teknologi i et anbudssystem. Konkurransen ble ikke bundet opp mot teknologi, og er et viktig signal til verfts-næringen og til virksomheter som leverer varer og tjenester til verfts-næringen. Konkurransen ble avgjort høsten 2012, og fra 2015 vil én av tre ferjer som trafikkerer sambandet Lavik-Oppedal være elektrisk drevet. Det er verdens første elektrisk drevne ferje av denne størrelsen.

Teknologisk utvikling som nevnt og erfaring med nye løsninger vil også påvirke statens fremtidige ferjekontrakter og fylkeskommunenes valg av ferjeløsninger.

Drosjeeierne har gode insentiver til å velge kjøretøy med lave CO₂ utslipp gjennom engangsavgiften. Fra 1. januar 2010 økte regjeringen vektningen av CO₂-komponenten i engangsavgiften for drosjer fra

40 til 100 pst. av avgiften for personbiler. Dette har bidratt til å redusere utslippene fra drosjene.

Stortinget har gjennom klimaforliket et mål om å bevege seg mot et lavutslippssamfunn mot midten av dette århundret. I tråd med dette arbeider regjeringen med å innfase kjøretøy og fartøy med lavere direkte utslipp av klimagasser. Et eventuelt krav om at alle nye drosjer, ferjer, og rutebåter skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022 vil kreve nærmere vurdering av teknologiutvikling og kostnader fremover.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan lagt til grunn midler til elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Elektrifisering reduserer klimagassutslippene, men har relativt høye kostnader som klimatiltak alene. Elektrifisering er imidlertid positivt for gods på bane fordi det gjør det mulig å kjøre tynge godstog. I tillegg øker framføringshastigheten. I Nasjonal transportplan varsles det også at det vil bli satt i gang en utredning av konsekvensene av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger på jernbanenettet.

(9) *Krav til nye offentlige kjøretøy*

I klimameldingen har regjeringen satt som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige 85 g CO₂/km. Det har vært en svært positiv utvikling i utslippene fra nye biler. Utslippene er redusert med over 27 pst. fra 2006 til 2012, fra 177 g CO₂/km til 130 g CO₂/km. Utviklingen skyldes sterke avgiftsinsentiver, krav fra EU til bilprodusentene og gode rammevilkår for de minst miljøbelastende kjøretøyene.

El- og hydrogenbiler har hatt en rekke særordninger fra begynnelsen av 1990-tallet. El-biler og hydrogenbiler er i dag fritatt for det meste av avgifter. I tillegg til en kraftig favorisering gjennom avgiftssystemet kan el-biler og hydrogenbiler også kjøre i kollektivfelt, har gratis bompasering på offentlig vei, samt parkere gratis på offentlige parkeringsplasser. El-biler og hydrogenbiler kan også fraktes gratis på riksvegferjer, men det tas betalt for sjåføren og passasjerene.

Det er per dags dato usikkert hvordan utviklingen innen de ulike teknologiene for klimanøytrale drivstoff og kjøretøy til disse drivstoffene vil bli frem mot 2020. Kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøy må tilfredsstillende en rekke ulike krav og formål, og teknologiutviklingen er for usikker til å kunne sette et krav om at kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøy skal gå på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018. Det er for øvrig grunn til å tro at et evt. slikt krav vil sette store krav utbygging av infrastruktur. Transnova har blitt et permanent organ, og som varslet i klimameldingen vil regjeringen bidra til infrastruktur for elektrifise-

ring og alternative drivstoff bl.a. gjennom Transnova.

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har utarbeidet veiledende miljøkrav til innkjøp/leasing av bil for offentlige innkjøpere. Regjeringen har gjennom Klimameldingen bestemt at det skal utvikles rutiner for miljøvennlige offentlige innkjøp ved å oppdatere og videreutvikle Difis kriteriesett med veiledning for miljøbevisst anskaffelse av bil (både kjøp og leasing) og anskaffelse av drosjetjenester for offentlig sektor.

I tråd med det langsiktige målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn vil regjeringen følge utviklingen framover når det gjelder kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer.

(10) Landstrøm for ferjer og cruiseskip

Landstrøm bidrar til reduserte klimagassutslipp og mindre lokal luftforurensning. Det er etablert flere virkemidler som stimulerer til dette gjennom ordninger i Transnova, Enova, Innovasjon Norge og NOx-fondet. Det er et godt samarbeid mellom de ulike virkemiddelaktørene i forvaltningen av de ulike ordningene. Samferdselsdepartementet har nylig oppdatert mandatet til Transnova. I det nye mandatet er foringene fra klimaforliket fulgt opp, det er blant annet konkretisert at Transnova kan gi støtte til etablering av landstrøm. Støtte til landstrøm skal gis i samspill med det øvrige virkemiddelapparatet, særlig Enova og NOx-fondet.

I Oslo er det etablert anlegg for landstrøm ved Color Lines terminal. Color Line har fått økonomisk støtte av Transnova, Enova og Oslo Havn KF for å ta i bruk den nye teknologien.

(11) Nasjonalt mål for energieffektivisering

Det er mange faktorer som virker inn på utviklingen i energibruken og de trekker i ulik retning. De viktigste drivkreftene som gir økt energibruk, er den demografiske og økonomiske utviklingen. Forhold som trekker i retning av lavere energibruk og bedre energieffektivitet, er den teknologiske utviklingen som gjør at det blir vanlig å ta i bruk mer energieffektive løsninger ved utbedringer og drift av bygninger og industriprosesser. Hvis urbaniseringen fortsetter, og det blir mer vanlig å bo i flerbolighus, vil energibruken bli redusert målt per kvadratmeter. Prisen på energi og avgifter virker også inn på utviklingen. Over tid vil energiprisene trolig være avgjørende for utviklingen i energibruk og energieffektivitet.

Regjeringen la fram mål for energieffektivisering i bygg i *Prop. 33 S (2012-2013)*. Jeg viser til følgende omtale i proposisjonens punkt 5.2: *”Regjeringa vil at bygg i framtida skal vere utforma etter beste praksis når det gjeld design, konstruksjon og drift. Regjeringa sitt overordna og langsiktige mål er at*

nye bygg skal vere berekraftige med eit lågt avtrykk på miljø i heile byggets levetid. Fram mot 2040 vil regjeringa leggje til grunn ei tenking for bygg der materialar, forbruk av energi og vatn, innemiljø, forureining, transport og avfall vert sett i ein heilskapleg samanheng. Regjeringa sin ambisjon er at energibruken i bygg per kvadratmeter skal vere vesentleg lågare i 2040 enn i dag. Det finst fleire ulike studiar som identifiserer eit potensial for energieffektivisering i eit slikt langsiktig perspektiv. Det er likevel knytt stor uvisse til desse. Regjeringa legg til grunn at frå 2010 til 2020 vil dei iverksette verkemidla gje ein effekt på 15 TWh energieffektivisering i bygg. I klimameldinga og i byggemeldinga har regjeringa gjort greie for tiltak som vil gjere dette mogleg. Fleire av desse verkemidla vil ha klart større effekt etter 2020. Dette gjeld mellom anna dei byggtekniske krava.”

(12) Sletting av overskuddskvoter i det europeiske kvotemarkedet

Deltakelse i EUs klimakvotesystem er en viktig del av Norges klimapolitikk. Det er viktig at kvotesystemet fungerer som det skal og at tilliten til kvotemarkedet styrkes. Regjeringen er bekymret over den lave kvoteprisen og mener kvoteoverskuddet må reduseres gjennom raske tiltak. Vi må finne en europeisk løsning for utfordringene i det europeiske kvotesystemet. Norge støtter EU-kommisjonens forslag for å heve prisene i det europeiske kvotesystemet. Miljøvernministeren sendte 1. mars 2013 et høringsinnspill til EU om dette. Norge foretrekker at overskuddet reduseres gjennom permanent sletting av kvoter. Dette er et raskt og effektivt grep for å øke kvoteprisen. Norge er også positiv til større årlig reduksjon av samlet kvotemengde, fortrinnsvis i kombinasjon med sletting av kvoter. Gradvis reduksjon av kvotemengden kan også øke kvoteprisen på lengre sikt. Det vil være klart mer effektivt med felleseuropeiske tiltak for fjerning av kvoteoverskuddet enn med en ensidig norsk kvoteslettingsstrategi.

Regjeringen la i Revidert nasjonalbudsjett 2013 fram en strategi for kvotekjøp for oppfyllelse av norske klimamål fram til 2020 og innfri den nye forpliktelsen vi har under Kyotoprotokollen for 2013-2020. Regjeringen ønsker å kjøpe kvoter generert i prosjekter under Den grønne utviklingsmekanismen. Markedet for kvoter fra prosjekter som reduserer utslippene i utviklingsland under Den grønne utviklingsmekanismen er i enda sterkere grad preget av for lav etterspørsel på grunn av utilstrekkelige ambisjoner i klimapolitikken globalt. Regjeringen ønsker at de norske kvotekjøpene skal bidra til å opprettholde og videreutvikle det internasjonale karbonmarkedet.

(13) *Unntak fra veibruksavgift for alternative drivstoff*

Veitrafikken påfører samfunnet kostnader i form av ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp. I tillegg til å skaffe staten inntekter har veibruksavgiftene til hensikt å stille brukeren overfor de eksterne kostnadene som kjøring på vei medfører. Dette er i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale, og reduserer omfanget av de uønskede effektene som kjøring på vei medfører. Det meste av kostnadene ved bruk av personbil er knyttet til ulykker, kø og støy. Dette er kostnader som i liten grad varierer med valg av drivstoff. Dette taler for at også alternative drivstoff bør ilegges avgift.

Unntak og reduserte satser kan gi utilsiktede vridninger og i verste fall medføre at aktører investerer i kjøretøy og infrastruktur som utelukkende er lønnsomt på grunn av avgiftsfritak. For at veibruksavgiften skal dekke eksterne kostnader og ivareta hensynet til statens inntekter, må veibruksavgiftene over tid gjøres mer generelle og utvides til å omfatte alle drivstoff.

I Prop 1 LS (2011-2012) Skatter, avgifter og toll 2012 varslet Regjeringen derfor følgende: *"Innen 2020 skal alle drivstoff ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet. Veibruksavgiften skal dekke eksterne kostnader og ivareta hensynet til statens inntekter. I 2015 skal unntakene fra veibruksavgiftene evalueres. I evalueringen skal det legges vekt på statens inntekter, klima- og miljøhensyn og næringslivet i distriktene. Regjeringen har ikke planer om å endre veibruksavgiftene for alternative drivstoff før evalueringen i 2015."*

(14) *Fullskala anlegg for fangst og lagring av CO₂ innen 2020*

Regjeringens ambisjoner og planer for arbeidet med fullskala CO₂-håndtering er beskrevet i *Meld. St. 9 (2010-2011) Fullskala CO₂-håndtering*. Staten og Statoil arbeider i fellesskap med planleggingen av fullskala CO₂-håndtering på Mongstad. Dagens informasjon tilsier at regjeringen vil kunne legge fram et beslutningsgrunnlag vedrørende fullskala CO₂-håndtering på Mongstad for Stortinget senest i 2016. Stortinget vil på vanlig måte orienteres om utviklingen i prosjektet.

(15) *Etablering av kullkraftverk med CO₂-rensing på Svalbard*

Jeg viser til orientering om mulighetsstudien for CCS i *Prop. 149 S (2012-2013) Revidert nasjonalbudsjett*. Gjennom *Meld. St. 9 (2010-2011) Fullskala CO₂-håndtering*, ble Gassnova bedt om å kartlegge mulighetsrommet for å realisere fullskala CO₂-hånd-

teringsprosjekter i Norge utover Mongstad (mulighetsstudien for CCS). Med bakgrunn i Stortingets behandling av *Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk*, jf. *Innst. 390 S (2011-2012)*, ble Gassnova bedt om også å vurdere CO₂-håndtering fra et eventuelt nytt kullkraftverk i Longyearbyen. Gjennom *Prop. 33 S (2011-2012)* ble det orientert om at videre utredninger knyttet til kullkraftverk i Longyearbyen kunne medføre budsjettendringer.

Ifølge Gassnova foreligger det på nåværende tidspunkt ikke tilstrekkelig dokumentasjon som kan benyttes til å vurdere CO₂-håndtering ved et eventuelt nytt kullkraftverk i Longyearbyen. Uten et slikt underlag vil det ikke være mulig å gjennomføre utredningen i henhold til mandatet for mulighetsstudien, da det ikke foreligger data eller kunnskap om hvordan en utslippskilde vil se ut.

Det er videre knyttet usikkerhet til levetiden til det eksisterende kraftverket i Longyearbyen. Justis- og beredskapsdepartementet vil våren 2013 motta en levetidsvurdering av kraftverket og vil i samråd med Longyearbyen lokalstyre på bakgrunn av denne og andre rapporter vurdere om man skal igangsette prosjektering av et nytt kraftverk. En viktig del av et slikt prosjekt vil være valg av en fremtidig energibærer.

Olje- og energidepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet har vurdert det som mest hensiktsmessig at Gassnovas arbeid med å utrede CO₂-håndtering fra et eventuelt nytt kullkraftverk i Longyearbyen avventer Justis- og beredskapsdepartementets arbeid. Dette innebærer at en mulig utredning av CO₂-håndtering fra et eventuelt nytt kullkraftverk i Longyearbyen vil bli gjennomført etter mulighetsstudien for CCS.

(16) *CO₂-fangst og lagring fra industrien i Grenlandsområdet*

Kartlegging av mulighetene for å realisere fullskala CO₂-håndteringsprosjekter i Norge utover Mongstad gjennomføres av Gassnova gjennom arbeidet med mulighetsstudien for CCS, jf. omtale ovenfor.

Gassnova leverte i desember 2012 en statusrapport for arbeidet med mulighetsstudien. Endelige resultater for arbeidet skal legges frem i løpet av 2014. Statusrapporten viser at det er fem utslippskilder der CO₂-håndtering vurderes som en relevant løsning; to eksisterende og tre potensielle. Mye arbeid gjenstår før det er mulig å si om disse prosjektene bør realiseres. Det er industriens egne vurderinger som ligger til grunn for det som presenteres i statusrapporten. Utslippskilder i Grenlandsområdet dekkes av Gassnovas mandat for studien.

