



STORTINGET

Innst. 325 S

(2020–2021)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Meld. St. 13 (2020–2021)
Klimaplan for 2021–2030

Innhold

	Side
1. Sammen drag	1
1.1 Kutte utsleppa, ikkje utviklinga.....	1
1.1.1 Innleiing.....	1
1.1.2 Ambisjonane regjeringa har for eit meir klimavenleg Noreg fram mot 2030	3
1.1.3 Oppsummering av klimaplanen	6
1.2 Nærare om Noregs klimabidrag i ei verd i endring.....	9
1.2.1 Norske utslepp og opptak	9
1.2.2 Dei norske klimamåla	10
1.3 Vurdering av klimaplanen og faste, nye klimameldingar framover.....	11
1.3.1 Innleiing.....	11
1.3.2 Rapportering og revisjon bidreg til openheit og transparens	11
1.4 Økonomiske og administrative konsekvensar av klimaplanen for 2021–2030	12
1.4.1 Overordna	12
1.4.2 Konsekvensar for transport.....	12
1.4.3 Konsekvensar for jordbrukssektoren.....	13
1.4.4 Konsekvensar for andre sektorar med ikkje-kvotepliktige utslepp	13
1.4.5 Konsekvensar for skog og arealbruk.....	13
1.4.6 Om bruken av fleksibilitet	14
1.4.7 Konsekvensar for sektorar med kvotepliktige utslepp.....	14
2. Komiteens merknader	14
2.1 Generelle merknader	15
2.2 Overordnet/generelle merknader	15
2.3 Klimamål og ambisjoner	22
2.4 Rettferdig omstilling.....	25
2.5 Grønn omstilling av Norge	28
2.6 Omstilling og grønn konkurransekraft	34
2.7 Maritim sektor og fiskeri.....	34
2.8 Skipsfart og fiske.....	40
2.9 Energisektoren	42
2.10 Byggsektor og energieffektivisering.....	45
2.11 Transportsektoren.....	50
2.12 Gods.....	55
2.13 Luftfart	56
2.14 0-vekstmål for byer og tettsteder	58
2.15 Lokalt klimaarbeid	59
2.16 0-utslippskjøretøy og ladeinfrastruktur.....	60
2.17 Nullutslippsløsninger i kjøretøy	61
2.18 Ladeinfrastruktur	63
2.19 Biodrivstoff	64
2.20 Biogass	67
2.21 Biokull.....	69
2.22 Kommunenes rolle i klimaarbeidet.....	70
2.23 Kommunefordelte klimagassregnskap	71
2.24 Byenes rolle i klimaarbeidet.....	72
2.25 Plan- og bygningsloven	74
2.26 Fossilfrie anleggsplasser	74
2.27 Offentlige innkjøp	75
2.28 Strategi for sirkulær økonomi.....	77
2.29 Andre ikke-kvotepliktige utslipp	79

	Side
2.30	Landbruk/jordbruk..... 80
2.31	Støtte til klimatiltak i jordbruket 87
2.32	Bedre rapportering på klimatiltak i jordbruket..... 87
2.33	Kostholdsendringer 87
2.34	Matsvinn..... 88
2.35	Skog og arealbruk..... 88
2.36	Naturbaserte klimatiltak 94
2.37	Avgifter 96
2.38	Reguleringer 101
2.39	Finansielle virkemidler..... 102
2.40	Olje og gass..... 102
2.41	Industri..... 105
2.42	Utslipp fra norsk forbruk..... 108
2.43	Bensin- og dieselavgifter 108
2.44	Ikke-kvotepliktige utslipp..... 108
2.45	Kvotepliktige utslipp..... 109
2.46	Forskning..... 110
2.47	Havvind..... 110
2.48	Klimafinansiering..... 111
3.	Forslag fra mindretall..... 111
4.	Komiteens tilråding..... 129



STORTINGET

Innst. 325 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Meld. St. 13 (2020–2021)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Klimaplan for 2021–2030

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Kutte utsleppa, ikkje utviklinga

1.1.1 Innleiing

Klimautfordringa er global, men utsleppa skjer gjennom handlingar og prosessar lokalt.

Noreg har, saman med nesten alle landa i verda, forplikta seg gjennom Parisavtalen til å kutte i utsleppa av klimagassar. Parisavtalen var eit vendepunkt for verds-samarbeidet på klimaområdet og representerer, saman med FNs klimakonvensjon, eit solid rammeverk for den framtidige globale klimainnsatsen.

Målet i Parisavtalen er å halde auken i den globale gjennomsnittstemperaturen godt under 2 gradar samanlikna med før-industrielt nivå og arbeide for å avgrense temperaturauken til 1,5 gradar. Evna til å handtere skadeverknadene av klimaendringane skal styrkjast i landa, og finansstraumar skal stå meir i samsvar med ei klimarobust lågutsleppsutvikling.

Noreg har meldt inn ei forplikting under Parisavtalen om å redusere utsleppa av klimagassar med minst 50 og opp mot 55 prosent innan 2030 samanlikna med 1990. Det er eit avgjerande steg på vegen mot at Noreg skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050.

Kva Noreg og resten av verda gjer dei neste ti åra, blir avgjerande for om vi maktar å bremse dei menneskeskapte klimaendringane.

FNs berekraftsmål utgjer det politiske hovudsporet for å ta tak i dei største nasjonale og globale utfordringane i tida vi lever i. Oppfølginga av Parisavtalen er grunnlaget for å oppfylle berekraftsmål 13, som gjeld klimaet. Klimaendringar og klimapolitikk vedkjem dei fleste samfunnsområda og dermed òg mange andre berekraftsmål. I klimapolitikken til regjeringa er det ein føresetnad at vi styrkjer velferda samstundes med at vi kuttar utsleppa. Klimapolitikk kan ikkje sjåast på isolert, men som summen av politikk på fleire område. Ei god samordning og ein heilskapleg politikk for berekraftig utvikling i alle sektorane er nødvendige for å nå klimamåla og for å sjå og nå fleire mål i samheng. Det er fleire element som må på plass for at samfunnet skal lukkast med omstillinga. For å få framgang og utsleppsreduksjonar må ein òg lukkast med å ta seg av andre omsyn, slik som økonomi, mattryggleik, naturmangfald og klimatilpassing.

Dette krev ei stor omstilling der vi kuttar utsleppa, ikkje utviklinga. Difor vil regjeringa føre ein ambisøs klimapolitikk som gjer at vi innfrir klimamåla samstundes som vi legg til rette for fleire jobbar, styrkt velferd og berekraftig vekst i norsk økonomi. Arbeidet for å stoppe klimaendringane er ei stor utfordring, men også ei stor moglegheit for å skape eit betre Noreg.

Grøn vekst er mogleg, men det føreset ein politikk som sikrar at næringslivet kan utvikle og ta i bruk den nye teknologien som erstattar dei fossile løysingane frå gårdagen. Produkt og tenester må ha mykje lågare klimafotavtrykk framover. Det må løne seg å investere i grøne løysingar.

2021 er det første året der alle norske utslepp blir knytte til forpliktinga med EU. Det markerer òg starten på ein ny måte å tenkje om klimapolitikken for dei ikkje-kvotepliktige utsleppa: Vi set ikkje berre mål om

utsleppsreduksjonar om ti år; vi har òg eit tak på kor mykje det er lov å sleppe ut år for år. Budsjetten blir lågare fram mot 2030, der sluttmålet for Noreg i klimaavtalen med EU er 40 prosent kutt i dei ikkje-kvotepliktige utsleppa samanlikna med 2005.

Den forpliktinga planlegg regjeringa for å overoppfylle. Med denne meldinga legg vi fram ein plan for å innfri målet regjeringa har sett om 45 prosent reduksjon i norske ikkje-kvotepliktige utslepp innan 2030.

Det er ikkje fastsett eit nasjonalt mål for dei kvotepliktige utsleppa, slik det er for dei ikkje-kvotepliktige utsleppa. Dei kvotepliktige verksemdene skal saman redusere utsleppa slik at målet blir nådd. Norske verksemdar deltek på lik linje med verksemdar i EU-landa i det europeiske kvotesystemet for verksemdene. Kvoteprisen blir avgjord av marknaden, og utsleppa blir kutta der det kostar minst. For å vise heilskapen i klimapolitikken til regjeringa inkluderer meldinga ein omtale av korleis dei kvotepliktige utsleppa kan reduserast, og verkemiddel for å oppnå dette. Mellom anna skal staten støtte og leggje til rette for ytterlegare teknologiutvikling i kvotepliktig sektor.

Skog og andre areal har ei viktig rolle i klimasamanheng. Planen viser korleis regjeringa ser for seg å auke opptaket og redusere utsleppa frå skog og andre areal, samt å bruke fornybart skogråstoff i det grønne skiftet. Forpliktinga for skog og arealbrukssektoren i klimaavtalen med EU er at utsleppa ikkje skal overskride opptaket innanfor sektoren.

I utviklinga av planen har vi teke høgde for uvisse knytt til mellom anna utsleppsutvikling, effekten av klimapolitikken, den teknologiske utviklinga og kostnadene ved klimatiltak.

Vi har eit ønske om å halde fram med samarbeidet med EU om eit forsterka klimamål òg. EU forsterka i desember 2020 klimamålet sitt for 2030. Det nye målet er å redusere utsleppa med minst 55 prosent innan 2030. Målet er formulert som eit netto-mål som tek med alt CO₂-opptak i skog. Som følge av at EU forsterka klimamålet sitt, vil dei stramme inn på regelverket for gjennomføringa av målet. Korleis vi gjennomfører det norske målet for 2030, vil avhenge av korleis EU vil gjennomføre det forsterka klimamålet sitt for 2030.

Innstrammingar i regelverka kan føre til at Noreg får forpliktingar under regelverka som vil krevje større utsleppskutt enn denne planen presenterer. Det vil ta tid før dei nye regelverka er på plass. For at regelverka skal gjelde for Noreg, må Stortinget gi samtykke. Dei nye regelverka vil kanskje ikkje bli gjeldande før etter 2025. Det gir difor god meining å planleggje for å gjennomføre måla vi har under regelverket i dag, samstundes som vi har eigne ambisjonar som går lenger og tek høgde for at planen kan måtte justerast undervegs. Norske utslepp skal i alle tilfelle ned, og vi må gjere tiltak for å auke opptaket i skogen.

Regjeringa vil undervegs vurdere verkemiddelbruken i planen og korleis Noreg ligg an til å nå klimamålet for 2030. Ved behov vil regjeringa justere verkemiddelbruken. Regjeringa varslar i denne meldinga at ho jamleg vil leggje fram klimameldingar, neste gong i 2024.

Klimautfordringane er globale og kan berre løysast gjennom globalt samarbeid. Noreg er ein stor bidragsytar internasjonalt for at landa skal auke klimaambisjonane for å gjere det mogleg å nå temperaturmålet i Parisavtalen. Eit sterkt klimadiplomati og støtte til arbeidet utviklingslanda gjer med klimatilpassing og lågutsleppsutvikling, er viktig. Klima- og skoginitiativet er Noregs største internasjonale klimasatsing og det viktigaste bidraget vårt til å redusere utsleppa i utviklingslanda.

Regjeringa arbeider for ei grøn omstilling etter koronakrisa, og i 2020 blei det løyvd om lag 4,5 mrd. kroner til ei grøn omstillingspakke, med midlar til forskning, innovasjon og grøn omstilling i næringsliv og kommunar. I statsbudsjettet for 2021, som er eit spesielt budsjett på grunn av koronasituasjonen, blir dei viktigaste klima- og miljøsatsingane styrkte med om lag 11 mrd. kroner.

For å klare dei store utsleppskutta må vi utvikle og bruke ny teknologi og nye løysingar knytte til både produksjonen og bruken av varer og tenester. Auka avgift på klimagassutsleppa saman med reguleringar og stønad til forskning, innovasjon og teknologiutvikling vil bidra til ei berekraftig utvikling. Næringspolitikken må gi klimakutt, og klimapolitikken må gi næringsutvikling.

Langskip-prosjektet, som handlar om å støtte fangst, transport og lagring av CO₂ i Noreg, er ein milestein i industri- og klimasatsinga til regjeringa. Prosjektet vil kutte utslepp og leggje til rette for ny teknologi og dermed nye jobbar.

Sjølv om omstillinga til meir berekraftige næringar kan gi meir verdiskaping på sikt, vil ho òg ha kostnader. Ein offensiv klimapolitikk kan styrkje konkurransekrafta i norsk økonomi og sikre oss mot endå større kostnader lenger fram i tid. På kort sikt må vi prøve å unngå at dei negative konsekvensane for den enkelte blir for store.

Norsk klimapolitikk er tett samanvoven med europeisk klimapolitikk, både gjennom EØS-avtalen og samarbeidet med EU om felles oppfylling av klimamålet for 2030. Bedriftene konkurrerer i dei same marknadene. EUs ambisiøse klimamål og oppfølginga av «Europas grønne giv», som er den grønne vekststrategien EU har for eit klimanøytralt Europa, kjem til å påverke den grønne omstillinga i Noreg.

Arbeidet med å vri offentleg og privat finansiering i klimavenleg retning blir avgjerande. Klimarisikoutvalet meinte at både offentleg og privat sektor treng gode vurderingar av korleis lågutsleppsutviklinga vil påverke risikoen til langsiktige investeringar og ei god handtering av risikoen. For å hjelpe investorar med å redusere kli-

marisikoen sin og finansiere grønne løysingar lagar EU no kriterium for kva som er ein berekraftig økonomisk aktivitet.

På mange område ligg norsk klimapolitikk langt føre andre land. I tillegg til kvotesystemet har vi høgt generelt avgiftsnivå som fagnar dei fleste ikkje-kvotepfiktige utsleppa. Vi leier an i satsinga på bruk av elbilar. Dessutan har vi innført ei rekkje reguleringar, til dømes forbodet mot å fyre med mineralolje og omsetningskrav for biodrivstoff både i vegtransporten og luftfarten.

Dei norske klimagassutsleppa går ned, og var i 2019 dei lågaste på 27 år. Utviklinga går i riktig retning. Det skjer ikkje av seg sjølv, men på grunn av ein vellukka klimapolitikk.

Etter mange år med aktiv klimapolitikk har vi mange av verktoya på plass i den klimapolitiske verktøykassa. Regjeringa vil føre vidare og forsterke verkemiddel som vi veit fungerer, slik at vi er så sikre som mogleg på å nå miljømåla, og at vi gjer det til lågast moglege kostnader for samfunnet. Vi vil greie ut og innføre nye verkemiddel som kan få utsleppa tilstrekkeleg ned for å nå utleppsmåla.

Sektorovergripande verkemiddel som avgifter på utslepp av klimagassar og utsleppskvotar er hovudverkemidla i klimapolitikken. Desse verkemidla set ein pris på utslepp og gir alle hushald og bedrifter grunn til å redusere utsleppa og utvikle og ta i bruk klimavenlege løysingar. Samstundes sikrar dei at vi realiserer dei utsleppskutta som kostar minst. Gode og føreseielege rammevilkår er avgjerande for næringslivet. Det gjeld òg i klimapolitikken. Føreseielege rammevilkår er til dømes viktige for at ei verksemd skal kunne gjere store investeringar i klimavenlege teknologiar og løysingar. Det skal løne seg å velje grønt. Difor vil vi auke avgiftene på ikkje-kvotepfiktige utslepp av klimagassar gradvis til 2 000 kroner per tonn i 2030.

For at ein skal kunne velje bort høgutsleppsløysingar, må det finnast lågutsleppsalternativ. Saman med prisinga av utslepp vil regjeringa halde fram med økonomisk stønad til å utvikle og ta i bruk ny teknologi.

Regjeringa vil bruke innkjøpsmakta til det offentlege for å påskunde utviklinga, til dømes med klimakrav i transportsektoren.

På område der regjeringa meiner det er grunn til å varsle konkrete krav, vil desse i hovudsak basere seg på å stille krav om låg- og nullutsleppsteknologi. Marknaden må avgjere om svaret er elektrifisering, hydrogen, biogass eller noko anna. Målet er utsleppskutt, ikkje å velje ein teknologi framfor ein annan.

Sjølv om hovudverkemidla er prising av utslepp, offentlege innkjøp og økonomisk stønad, vil regjeringa òg ta i bruk reguleringar og eventuelle forbod der det skulle vere nødvendig.

Natur og klima er tett samanvovne. Det er i stor grad dei same drivarane som fører til klimaendringar og øy-

delegging av naturen. Kombinasjonen av klimaendringar og tapet av natur og økosystem kan gjere det vanskelegare å skaffe mat til eit veksende folketal på jorda i tida fram mot 2050. Å nå dei politiske måla for klima og naturmangfald går difor ofte, men ikkje alltid, hand i hand. Noreg skal velje løysingar som er bra for både klimaet og naturen, og vi jobbar for det same internasjonalt.

Vi peiker no ut kursen mot 2030. Heile samfunnet må dra i same retninga for at vi skal nå klimamåla og lukkast med det grønne skiftet.

1.1.2 Ambisjonane regjeringa har for eit meir klimavenleg Noreg fram mot 2030

Dei neste ti åra skal Noreg gå gjennom ei grønn omstilling som vil prege heile samfunnet. Regjeringa vil føre ein klimapolitikk som bidreg til betre liv for folk og skaper rom for næringslivet til å vekse. Klimapolitikken vil aldri bli betre enn summen av frie val frå millionar av menneske. Regjeringa skal leggje til rette for at det er mogleg å velje det klimavenlege slik at vi skaper meir fri-dom for alle.

ENKLARE FOR FOLK Å REISE KLIMAVENLEG

I 2030 skal folk enkelt kunne reise utan utslepp.

Miljøvenleg transport er bra for samfunnet. Elbilar og elbussar gir betre luft i byane, og stillegåande hurtigbåtar gir meir komfortable reiser for pendlarane. Der som færre køyrer bil, blir det mindre kø for dei som treng å bruke vegen. Tryggleiken på vegane aukar når gods blir frakta med båt eller med tog.

Dei som ikkje køyrer bil, må ha gode alternativ. Det skal difor bli endå enklare for folk å gå, sykle eller reise kollektivt til jobb, skole og fritidsaktivitetar. Å gå og sykle er bra for helsa til folk. Vi skal halde fram med å bygge tettare i område som allereie er bygde ut, både i byar og på mindre stader.

Sidan toppåret i 2015 har dei årlege utsleppa av klimagassar frå vegtrafikken gått ned frå 10,1 til 8,5 millionar tonn CO₂-ekvivalentar i 2019. Satsinga regjeringa har hatt på kollektivreiser, gir gode resultat.

Totalt har vi sett ein auke i kollektivtransporten på 157 millionar reisande frå 561 millionar reisande i 2013 til 718 millionar reisande i 2019.

NÆRINGSLIVET SKAL KUNNE TRANSPORTERE MEIR EFFEKTIVT OG MILJØVENLEG

Noreg er allereie verdsleiande når det gjeld delen elbilar av personbilparken, og vi legg til rette for den same utviklinga for næringstransporten. Auken i lette elvarebilar går raskare enn han har gjort for personbilar. Gjennom avgiftsfritak og stønad frå Enova jobbar staten for at verksemdar skal ha fri-dom og høve til å velje ein nullutsleppsbil.

Utviklinga er meir langsam for den tyngre næringstransporten, men ho vil truleg skyte fart det neste tiåret. Regjeringa vil leggje til rette for at det blir lønsamt og attraktivt å frakte gods med utsleppsfrie lastebilar. Norsk næringsliv kan gå føre i det grønne teknologiskiftet i transportsektoren.

Sjøfarten utgjør store delar av utanrikstransporten og nyttar mange anløpsstader langs kysten. Utbygging av landstrøm, ladestrøm og etter kvart infrastruktur for alternativt drivstoff som hydrogen, ammoniakk og biodrivstoff er nødvendig for å leggje til rette for nullutslippstransport til sjøs. Enova bidreg til utbygginga av denne typen infrastruktur.

Aktørar i næringslivet har teke initiativ til eit privat-offentleg samarbeid for å setje fart på utviklinga. I Grønt skipsfartsprogram og Grønt landtransportprogram blir det utvikla pilotar og delt kunnskap og erfaring for å bryte ned barrierar og redusere risikoen for enkeltaktørane. Regjeringa vil fortsetje det gode samarbeidet for å påskunde utviklinga.

EI VERDSLEIANDE MARITIM NÆRING

I 2030 skal norsk innanriks sjøfart og fiske ha halvert utsleppa sine samanlikna med tala for 2005. Næringa ligg langt framme på grøn omstilling i fleire segment av skipsfarten. Det skal vi byggje vidare på. I løpet av 2020 blei 26 ferjesamband elektrifiserte, og i 2022 vil det truleg vere rundt 70 elferjer i drift. Elektriske hurtigbåtar kjem. Den første hydrogendrivne hurtigbåten er i ferd med å bli utvikla, og regjeringa vil lyse ut anbod for hydrogenferje i Vestfjorden.

Omstillingstakta må auke for å innfri ambisjonane. Difor vil regjeringa halde fram med satsinga på grøn skipsfart. Det er nødvendig med ei kraftig satsing på å utvikle og bruke null- og lågutsleppsteknologi for å bidra til grøn flåtefornying og betra konkurransekraft i sektoren.

Ved å kombinere prising av utslepp, stønad til innovasjon og krav vil staten gjere sitt til at denne omstillinga held fram.

GODE LIV I HEILE LANDET

Framleis spreidd busetnad krev ein aktiv politikk som gjer det mogleg for folk å leve gode liv både i byane og på mindre stader.

Attraktive byar med levande bymiljø kombinerer større tettleik med effektive transportløyser og høg livskvalitet. God utnytting av allereie utbygde areal kuttar utslepp frå transport, avgrensar tapet av natur og naturmangfald og reduserer behovet for bygging av infrastruktur, slik som veg, vatn og avløp.

I distrikta òg er det viktig at areala blir nytta på ein måte som gir låge utslepp. Samstundes vil det oftare vere behov for å køyre bil på mindre stader enn i dei store byane. Elbil skal då vere det naturlege valet. Dette

krev mellom anna at alle i distrikta har gode moglegheiter for lading.

Primærnæringane er viktige i den grønne omstillinga. Dei leverer biologisk råstoff, mellom anna frå skog, som kan erstatte materialar og energi med høgare utslepp. Dessutan bidreg dei i aukande grad med klimatilpassa og berekraftig matproduksjon.

Bygningane som folk bur og jobbar i, må vere klimavenlege både når dei blir bygde, og når dei blir brukte. Staten er eigar av mange bygningar i heile landet og vil gå føre som eit godt døme gjennom å nytte felles klima- og miljøambisjonar for statlege bygg og eigedommar. Ambisjonane skal gjelde for staten både som byggherre, eigedomsforvaltar og leigetakar.

SUNN, BEREKRAFTIG OG KLIMAVENLEG MAT PÅ BORDET

Norske bønder har lagt ein ambisiøs plan for å kutte eigne utslepp. Regjeringa støttar det viktige klimaarbeidet til bonden.

Jordvernet har høg prioritet i denne regjeringa. Vi har nådd målet om å avgrense omdisponeringa av dyrka jord for tredje året på rad. Likevel går stadig noko av matjorda tapt både ved nedbygging og ved svekking av jordsmonnet. Det er viktig for regjeringa å stoppe tæringa og helst auke opptaket av karbon. Dette står sentralt i klimaavtalen med jordbruket.

Det skal bli enklare for folk å velje sunn, berekraftig og klimavenleg mat. Staten vil gå føre som eit godt døme ved å kjøpe sunnare og meir berekraftig og klimavenleg mat i tråd med kostråda frå Helsedirektoratet og redusere matsvinnet.

INDUSTRI FOR FRAMTIDA

I 2030 er målet at Noreg skal ha ein konkurranse-dyktig industri som produserer varer og produkt med låge utslepp. Store delar av industrien er omfatta av kvotesystemet til EU og har gjennom det ein pris på utsleppa sine. Framover blir det nødvendig for verksemdar å ha god oversikt over viktig klimarisiko og at dei tek omsyn til denne i planlegginga og investeringane sine. Lukkast vi med klimaomstillinga, har vi òg gode føresetnader for å skape og omstille til trygge arbeidsplassar til folk i heile landet. Di meir verda etterspør fornybar energi og klimavenlege produkt, dess betre er det for norsk industri at Noreg er tidleg ute med omstillinga til slike produkt og slik produksjon.

Regjeringa arbeider for at klimapolitikken skal skape vekst, ikkje bidra til at verksemdar og aktivitet flyttast ut av landet. Skattesystemet skal fremje vekst og leggje til rette for styrkt konkurransekraft og at det blir skapt fleire nye og lønsame arbeidsplassar. Regjeringa har senka skatten på næring og formue. Lågare skattar og avgifter for næringslivet bidreg til å styrkje konkurransekrafta samstundes som utsleppa går ned.

Klimapolitikken i Europa fører til at prisen aukar på elektrisk kraft. Land som ønskjer det, kan betale stønad til delar av næringslivet for å kompensere verksemdene for den auken i kraftprisen som kjem av det europeiske kvotesystemet. Formålet er å motverke at industri i Noreg og resten av Europa flyttar ut eller blir utkonkurrert av verksemdar i land med mindre streng klimapolitikk. Regjeringa arbeider med å vurdere korleis den norske kompensasjonsordninga kan bli vidareført for åra etter 2020. I tillegg vil stønad til utvikling av lågutsleppsteknologiar i industrien bidra til å redusere risiko for karbonlekkasje. Slik kan vi kombinere effektiv klimapolitikk med effektiv industri.

Regjeringa arbeider opp mot EU-kommisjonen for å sikre gode rammevilkår for norsk næringsliv. Norsk næringsliv skal sikrast god samkøyring med EU-programma for å utnytte den forskinga som skjer der, og moglegheiter for forskingsfinansiering.

ENERGINASJONEN NOREG

I 2030 vil Noreg vere ein stor produsent av fornybar energi, samstundes som petroleumsnæringa utvinn olje og gass effektivt og med låge utslepp og medverkar til å utvikle og ta i bruk ny teknologi.

For å sørge for industriutvikling og framtidige arbeidsplassar blir det viktig å sjå samanhangen mellom petroleumsproduksjon og utbygging av fornybar energi. Gjennom kraft frå land til norsk sokkel er kraftsystemet på land og olje- og gassproduksjonen knytte tett saman.

Regjeringa satsar allereie på kraft frå havvind. Det gjer at vi vil produsere fornybar energi både på land og til sjøs. Det største prosjektet i verda for flytande havvind, Hywind Tampen, er leidd av Equinor og støtta av Enova og Næringslivets NOx-fond. Det skal forsyne olje- og gassinstallasjonar på Snorre- og Gullfaksfeltene med fornybar kraft. I 2021 opnar fleire område på norsk sokkel for havvindproduksjon.

Aktiviteten på norsk sokkel kjem til å sjå annleis ut i 2030. Dei store olje- og gassfeltene blir gradvis tomme. Næringa finn stadig færre store felt. Den globale etterspurnaden etter olje og gass blir òg påverka av teknologiutviklinga og det at land gjennomfører klimatiltak for å nå klimamåla i Parisavtalen. Utviklinga framover krev omstilling og tilpassing. Då blir det sentralt at kompetansen og teknologien i petroleumsnæringa blir overførte til andre område.

Petroleumpolitikken må i endå større grad bidra til industriell utvikling i andre næringar. Regjeringa vil i løpet av våren 2021 leggje fram ei melding for Stortinget om langsiktig verdiskaping frå norske energiressursar. Både olje, gass og fornybar energi vil bidra til verdiskaping, velferd og lønsame arbeidsplassar i framtida. Gjennom meldinga vil regjeringa synleggjere korleis vi kan skape industriutvikling framover og nå målet sett av

Stortinget om å halvere utsleppa frå norsk sokkel innan 2030.

Å nå klimamåla vil krevje elektrifisering i fleire sektorar, frå transport til industri til olje- og gassproduksjon. Det føreset både tilgang på kraft og eit godt, fleksibelt straumnett.

Utvikling og produksjon av batteri er nødvendig for ei ytterlegare elektrifisering av transportnæringane nasjonalt og internasjonalt. Noreg og norsk industriverksemd har eit stort potensial for grøn vekst knytt til etablering og produksjon av råvarer til batteri, battericeller og attvinning av materialar frå batteri.

Hydrogen er eit område der Noreg har eit stort potensial. Regjeringa vil i stortingsmeldinga om langsiktig verdiskaping leggje fram eit vegkart for hydrogen. Hydrogenstrategien som regjeringa la fram i juni 2020, syner at Noreg kan gi eit viktig bidrag på vegen mot eit lågutsleppsfunn, særleg innanfor transport og industri.

På land har Noreg eit stort potensial for produksjon av bioenergi gjennom ressursane i skog- og jordbruk. Å utnytte berekraftig biomasse til energi og varme er ei vinn-vinn-løysing, særleg om det erstattar fossil energi. Saman med kollektive løysingar som fjernvarme og bruk av spillvarme kan stasjonære varmeløysingar som nytter biomasse, gi auka fleksibilitet og bidra til å avlaste straumnettet i periodar med høg belastning.

DET GRØNE KUNNSKAPSSAMFUNNET

Grøn plattform-samarbeidet er det nye tiltaket regjeringa har sett i verk for ein koordinert, forsterka og målretta innsats for å stimulere til grøn omstilling i næringslivet.

Noreg har tilgang på det største forskings- og innovasjonsprogrammet i verda, Horisont 2020, gjennom EØS-avtalen. Når om lag 93 prosent av Horisont 2020-midlane er fordelte, har nesten 14 mrd. kroner funne vegen frå Brussel til norske forskings- og innovasjonsmiljø. Noreg har fått særskilt mange prosjekt innan klima, miljø og energi.

Høg kompetanse hos nordmenn er eit sentralt konkurransefortrinn for norsk næringsliv. Heile utdanningssystemet – frå skolar til høgare utdanning – bidreg til å gi nye moglegheiter og reduserte utslepp i framtida.

BEREKRAFTIG FORVALTNING AV SKOG OG ANDRE GRØNE AREAL

Berekraftig forvaltning av skog og grønne areal er ein viktig del av løysinga på global oppvarming. I 2030 er målet for Noreg at utslepp frå skog- og arealbrukssektoren ikkje skal vere større enn opptaket i sektoren. I Noreg skal vi forvalte areal, skog og ressursar på ein berekraftig måte og leggje til rette for eit høgt opptak og låge utslepp.

Berekraftig forvaltning av skogen skal medverke til både opptak og lagring av CO₂ og til forsyning av forny-

bart råstoff som kan erstatte fossil energi og materialar. Vi skal i endå større grad innrette skogforvaltninga for å auke opptaket av CO₂ og leggje til rette for at skogområda blir større slik at opptaket aukar. Bruken av skogen skal kombinerast med vern og andre miljøomsyn for å sikre berekraftig skogsdrift der naturmangfald og økosystemtenester blir tekne vare på.

1.1.3 Oppsummering av klimaplanen

INNLEIING

Med planen vil Noreg samla sett vere på god kurs til å nå det forsterka klimamålet om 50–55 prosent kutt innan 2030, samt det langsiktige målet om 90–95 prosent kutt innan 2050. Planen inneheld politikk for å redusere dei kvotepliktige og dei ikkje-kvotepliktige utsleppa, for å auke opptaket av CO₂ og redusere utsleppa frå skog og anna arealbruk. Ikkje minst seier planen korleis vi skal vurdere å justere politikken undervegs om det trengst for å nå klimamålet. Eit sentralt element i planen er konkret politikk for å kutte dei ikkje-kvotepliktige utsleppa med 45 prosent. Det gjer oss godt rusta når EU forsterkar klimaregelverket sitt. Forpliktinga vi har no er å kutte ikkje-kvotepliktige utslepp med 40 prosent, anten i Noreg eller i andre europeiske land.

Regjeringa har eit mål om å redusere dei ikkje-kvotepliktige utsleppa med 45 prosent frå 2005 til 2030. Omrekna til eit utsleppsbudsjett svarer målet til at vi kan sleppe ut maksimalt 201,8 millionar tonn CO₂-ekvivalentar over dei neste ti åra. Med gjeldande politikk ligg vi an til å sleppe ut 218,4 millionar tonn. Vi vil difor innføre ny politikk som kuttar norske ikkje-kvotepliktige utslepp med minst 16,6 millionar tonn meir over perioden for å kome i mål. Totalt har vi berekna at planen vi no legg fram, vil kutte utsleppa med 20 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Det er meir enn vi treng for å nå 45 prosent-målet i Granavolden-plattformen.

I klimaavtalen med EU er vi dessutan forplikta til at utslepp frå skog og annan arealbruk ikkje skal overskride opptaket innanfor skog- og arealbrukssektoren i sum for perioden 2021–2030. Førebelse utrekningar tilseier at vi kan få eit netto utslepp på om lag 18 millionar tonn CO₂-ekvivalentar om ein reknar med ein kompensasjonsmekanisme som EU-regelverket inneheld. Utan denne kompensasjonsmekanismen ligg vi an til å få eit utslepp på om lag 27 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Regjeringa legg fram verkemiddel som vil auke opptaket av CO₂ og redusere klimagassutsleppa frå skog og annan arealbruk.

Regjeringa reknar med at EUs kvotesystem vil bli stramma inn meir enn det systemet legg opp til per i dag, slik at kvotemengda og dermed utsleppa går ytterlegare ned. Planen for dei kvotepliktige utsleppa gjer den norske industrien og petroleumsverksemda godt rusta for eit strammare kvotesystem og for omstilling til lågutsleppssamfunnet.

DEI VIKTIGASTE ELEMENTA I GJELDANDE KLIMAPOLITIKK

Noreg var eitt av dei første landa i verda som allereie i 1991 vedtok ei CO₂-avgift. Norske bedrifter har delteke i EUs kvotehandelssystem sidan 2008 gjennom EØS-avtalen.

Klimaavgiftene bidreg saman med kvotesystemet i dag effektivt til å kutte i utsleppa av klimagassar på tvers av sektorane. Desse to verkemidla dekkjer over 80 prosent av klimagassutsleppa i Noreg. I tillegg bidreg måten bilavgiftene er innretta på, til at folk vel nullutsleppskøyretøy.

Gjennom Forskningsrådet støttar vi forskning, kompetanse og innovasjon i både academia og næringslivet. Gjennom Enova støttar vi utviklinga av nye teknologiar og hjelper desse raskare ut i marknaden. Innovasjon Noreg bidreg til berekraftig vekst og eksport. Vi støttar viktig klimaarbeid i kommunar og fylke gjennom Klimasats, og Nysnø bidreg med kapital til investeringar i ny klimavenleg teknologi.

Sidan oppstarten i 2001 har Enova medverka til å realisere over 7 000 ulike energi- og klimaprojekt. Enova blir i 2021 tilført 3,3 mrd. kroner som dei skal bruke til å støtte opp om framtidsløysingar. Dette er ein auke på 1,6 mrd. kroner frå nivået i 2013. 1 300 ulike prosjekt i kommunar over heile landet har fått stønad frå Klimasats.

I storbyområda legg byvekstavtalane til rette for godt samarbeid mellom stat og kommune om ei samordna areal- og transportplanlegging, ei storstilt satsing på kollektivtransporten og å få til betre løysingar for å heller velje å sykle og gå. For å følgje opp Nasjonal transportplan er det i dei årlege budsjetta i dei seinare åra løyvd meir pengar til jernbane enn nokon gong tidlegare.

Vi stiller minstekrav til verksemdene gjennom forureiningslova, og vi har ei forventning om at kommunane og fylkeskommunane legg vekt på arbeidet med å redusere klimagassar i planlegginga si.

Vi skal byggje vidare på desse verkemidla, og vi skal introdusere nye.

Uvissa knytt til utsleppsutvikling, effekten av klimapolitikken, den teknologiske utviklinga og kostnadene ved utsleppsreduksjonar vil vere betydeleg langt inn i perioden 2021–2030. I tillegg kan innstrammingar i EUs klimaregelverk som følgje av at EU har forsterka 2030-målet sitt føre til at Noreg får strengare forplikningar under desse regelverka. Difor har strategien både høgt ambisjonsnivå og er fleksibel.

KUTTE DEI NORSKE UTSLEPPA UTAN Å AUKE DEI GLOBALE UTSLEPPA

Sjølv om Noreg, som andre land, har forplikta seg til å kutte eigne utslepp, er det viktig at verkemidla vi innfører, òg er fornuftige i global samanheng. Avtalen med EU bidreg til å unngå at europeiske utslepp aukar som

følgje av norsk klimapolitikk. EU-landa er òg forplikta til å redusere utsleppa sine.

Verda er ikkje tent med at Noreg driv ein politikk som medverkar til karbonlekkasje. Det vil seie at vi reduserer utsleppa i Noreg på ein måte som bidreg til å auke utsleppa i andre land, anten direkte eller indirekte. Ei slik omstilling blir ikkje berekraftig, og ho vanskelegger grøn omstilling i andre land.

Dei mest sentrale sektorane i meldinga, slik som transport og jordbruk, er i stor grad skjerma mot fare for karbonlekkasje. Det er først og fremst industrien som kan vurdere å flytte ut av landet dersom klimaverkemidla gir lite konkurransedyktige rammevilkår. Samstundes er det, for mange varer og tenester som blir produserte og konsumerte innanlands, potensiell konkurranse frå utanlandske aktørar. Dette er det teke omsyn til i verkemiddelforslaga i meldinga.

Risikoen for karbonlekkasje er først og fremst knytt til import av varer og innsatsfaktorar med store klimafotavtrykk i land utanfor EU ved at norsk forbruk aukar utsleppa andre stader.

I meldinga legg regjeringa opp til avgrensa bruk av konvensjonelt biodrivstoff, fordi globale utslepp i verste fall kan stige som følgje av auka avskoging i produksjonslanda. Risikoen for karbonlekkasje er òg årsaka til at meldinga legg opp til at ei produksjonsomlegging i jordbruket må starte med endring i kosthald og matsvinn, slik at resultatet ikkje blir auka import. Samstundes må jordbruket starte førebuinga i dag på ei nær framtid med andre forbruksmønster i tråd med helse- og klimamål.

DEI VIKTIGASTE ENDRINGANE FOR DEI IKKJE-KVOTEPLIKTIGE UTSLEPPA

I meldinga varslar regjeringa ny politikk på fleire viktige område for å få ned dei ikkje-kvotepликтige klimagassutsleppa i eit raskare tempo. Det gjeld utslepp frå transport, jordbruk og visse andre kjelder.

Regjeringa vurderer at dei verkemidla vi fremjar i denne planen, er nok til å kutte dei ikkje-kvotepликтige utsleppa med 45 prosent innan 2030 og dermed nå målet til regjeringa. Då innfrir vi samstundes den delen av den norske klimaforpliktinga overfor EU som gjeld desse utsleppa, der målet er 40 prosent kutt. Det er stor uvisse, og utsleppsreduksjonane kan bli både mindre og større enn anslått.

Grønt skatteskitte

Regjeringa vil auke avgiftene på utslepp av klimagassar og samstundes senke andre skattar og avgifter for dei gruppene som blir treffe av avgifta. Slik gjer vi det meir lønsamt å velje klimavenleg. CO₂-avgifta, som i dag er på om lag 590 kroner, blir fram mot 2030 auka til 2 000 kroner. Regjeringa vurderer at dette er tilstrekke-

leg til å oppfylle forpliktinga i avtalen med EU om 40 prosent reduksjon til 2030.

Utsleppa av CO₂ frå vegtrafikken må reduserast vidare, og måltala for nullutsleppskøyretøy frå NTP 2018–2029 ligg fast. Det er difor viktig at bilavgiftene, saman med andre verkemiddel, framleis stimulerer til reduserte utslepp av CO₂ og innfasing av nullutsleppsbilar.

Fase inn låg- og nullutslepp

Regjeringa vil, når teknologien ligg til rette for det, stille krav om låg- og nullutsleppteknologi. Frå 2022 tek regjeringa sikte på å innføre krav som sikrar nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar og lette varebilar. Frå 2025 kjem det tilsvarande krav til bybussar. Det skal vurderast korleis kravet for bybussar kan innrettast slik at det òg omfattar bussar som går på biogass. Desse krava er viktige for å bidra til å innfri måltala for nullutsleppskøyretøy frå NTP 2018–2029. I planen blir det òg varsla låg- og nullutsleppskriterium frå 2023, der det ligg til rette for det, for nye ferjeanbod og noko seinare for alle nye hurtigbåtanbod. Krava til låg- eller nullutslepp for servicefartøy i havbruksnæringa tek vi sikte på å innføre trinnsvis frå 2024.

Regjeringa legg til grunn ei gradvis utfasing av bruken av fossile brensel til energiformål i industrien utanfor kvotesystemet fram mot 2030 og bruken av fossil gass til mellombels byggvarme og byggtørk fram mot 2025. Eit viktig verkemiddel for å oppnå dette er den gradvise opptrappinga av CO₂-avgifta. Viss det blir behov for det, vil regjeringa fortløpande vurdere ytterlegare verkemiddel, irekna eit eventuelt forbod.

Auka bruk av klimakrav i offentlege innkjøp

Regjeringa vil stille klimakrav i fleire offentlege kjøp. Regjeringa tek sikte på å leggje til rette for at anleggsplassane i transportsektoren skal vere fossilfrie innan 2025. Regjeringa vil òg arbeide for at det offentlege stiller klima- og miljøkrav når vi kjøper mat og måltidstenester.

Spisse Enova som klimaverkemiddel

Regjeringa spissar Enova som teknologi- og klimaverkemiddel med nytt formål om at Enova skal medverke til å nå Noregs klimaforpliktingar for ikkje-kvotepликтige utslepp og medverke til omstillinga til lågutsléppssamfunnet.

Meir bruk av berekraftig biodrivstoff

Regjeringa vil erstatte fossilt drivstoff med berekraftig biodrivstoff i vegtransport, anleggsdiesel, luftfart og skipsfart. Omsetningskravet for vegtransporten skal auke mot 2030, slik at volumet av biodrivstoff som vi har i dag, blir halde ved lag. I tillegg tek regjeringa sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsdiesel og i skipsfart frå 2022. Kravet for anleggsdiesel skal grad-

vis bli trappa opp til same nivået som omsetningskravet for vegtrafikken. Regjeringa meiner det bør vere eit felles omsetningskrav for vegtrafikk og anleggsgas, og vil greie ut om dette kan gjelde for skipsfarten òg. Regjeringa vil vurdere, og eventuelt justere, omsetningskrava for biodrivstoff med to års intervall. Første vurderinga vil skje i 2022. Regjeringa vil sjå an erfaringane med omsetningskravet for avansert biodrivstoff i luftfart og deretter vurdere ei mogleg opptrapping.

Utsleppskutt i jordbruket

Regjeringa legg intensjonsavtalen med organisasjonane i jordbruket til grunn for klimaarbeidet i jordbruket framover. I avtalen har partane forplikta seg til å redusere utsleppa og auke opptaket med 5 millionar tonn CO₂-ekvivalentar samla i tiårsperioden 2021–2030.

Tiltaka og verkemidla for å følgje opp klimaarbeidet skal vi vurdere i dei årlege jordbruksforhandlingane. Klimatiltak i jordbruket skal ikkje medføre auka subsidiar. Intensjonsavtalen med jordbruket kan heller ikkje leggje bindingar på statens verkemiddelbruk. Klimaeffekten av jordbruksoppgjeret skal vi synleggjere i dei årlege proposisjonane som omhandlar jordbruksavtalen.

Andre utsleppskutt

Regjeringa vil redusere utsleppa frå bruk av fluorholdige gassar i produkt.

Prosjektet Langskip for fangst, transport og lagring av CO₂ legg til rette for framtidige prosjekt som kan gi reduksjonar i ikkje-kvotepliktig sektor, til dømes frå avfallsforbrenning, som ved Fortum Oslo Varme. Regjeringa legg opp til å støtte Fortum Oslo Varmes CO₂-fangstprosjekt, med den føresetnaden at prosjektet får tilstrekkeleg eigenfinansiering og finansiering frå EU eller andre kjelder.

DEI VIKTIGASTE ENDRINGANE INNAN SKOG- OG AREALBRUK

Skogen står for eit stort CO₂-opptak og leverer råstoff og fornybar energi som kan erstatte produkt med høgare utslepp i andre sektorar. Skog og andre grøne areal er i tillegg store lager for karbon. Difor legg regjeringa fram forslag til ei rekkje tiltak for å auke opptaket i skog og ta vare på karbonlagera i jordsmonnet i skog, jordbruksareal og andre grøne areal. Dette vil vere viktige bidrag for å nå klimamåla for 2030, men i endå større grad for å nå dei langsiktige klimamåla.

Regjeringa vil vurdere å styrkje eksisterande klimatiltak i skog, innføre krav om minstealder for hogst i lov og forskrift og leggje til rette for skogplanting på nye areal med klare miljøkriterium. Planen inkluderer dessutan ein omtale av nye klimatiltak i forvalta skog som har høgt potensial for auka opptak og er enkle å implementere. Dette gjeld spesifikt styrkt ungskogpleie, stubbebehandling mot rot-røte og å velje riktig treslag etter hogst.

Regjeringa vil arbeide for å redusere nedbygginga av skog, myr og jordbruksareal. Regjeringa vil leggje vekt på at arealplanlegginga bør fremje utviklinga av kompakte byar og tettstader, og at potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttast før nye utbyggingsområde blir tekne i bruk.

Regjeringa vil fremje overgangen frå torvbaserte produkt til torvfrie produkt, greie ut ei avgift på utsleppa av klimagassar frå uttak av torv og vurdere å innføre eit forbod mot å opne nye torvuttak. Regjeringa vil halde fram med å restaurere myr og anna våtmark.

DEI VIKTIGASTE ENDRINGANE FOR KVOTEPLIKTIGE UTSLEPP OG OMSTILLING TIL EIT MEIR KLIMAVENLEG NOREG

Prisen på kvotar er det overordna og viktigaste verkemiddelet for å redusere dei kvotepliktige utsleppa. For å påskunde utsleppsreduksjonar innan petroleum, industri og luftfart vil regjeringa styrkje arbeidet for omstilling, ny teknologi og for ein konkurransedyktig norsk industri i framtida.

Regjeringa vil auke CO₂-avgifta på kvotepliktige utslepp frå petroleum i takt med auken i avgifta for ikkje-kvotepliktige utslepp og sjå denne i samheng med kvoteprisen i det europeiske kvotesystemet, slik at den totale karbonprisen blir 2 000 kroner i 2030, målt i faste 2020-kroner. Det gjer det meir lønsamt å kutte utslepp og gjer det enklare for næringane å planleggje utsleppsreduksjonar.

Regjeringa spissar Enova som klimaverkemiddel i avtaleperioden 2021–2024. Omstillinga til lågutslepps-samfunnet og innovasjon som medverkar til dette, er viktige mål. Det er særleg relevant i samband med dei kvotepliktige utsleppa ettersom offentleg stønad til forskning og utvikling er eit viktig supplement til kvotesystemet.

Regjeringa vil gjennomføre Langskip, eit prosjekt for fangst, transport og lagring av CO₂. Langskip skal medverke til å utvikle CO₂-handtering som eit effektivt klimatiltak og gi teknologiutvikling i eit internasjonalt perspektiv.

Regjeringa vil byggje vidare på Grøn plattform-samarbeidet mellom Forskringsrådet, Innovasjon Noreg, Siva og Enova. Plattformen blei etablert som ein del av den grøne omstillingspakka for å bidra til innovasjon og utvikling trass i dei økonomiske konsekvensane av covid-19-pandemien.

Regjeringa vil halde fram satsinga på forskning og innovasjon, både i Noreg og gjennom å delta i EUs forskingsprogram Horisont Europa.

Regjeringa vil følgje EUs regelverksarbeid for betre klima- og miljørapportering tett og sjå på behovet for endringar i rekneskapslova slik at investorar og andre aktørar kan få relevant og samanliknbar klima- og miljøinformasjon.

Regjeringa vil setje ned eit ekspertutval som skal sjå på dei samla rammevilkåra for å fremje klimavenlege investeringar i Noreg.

Regjeringa har utarbeidd klima- og miljøambisjonar for statlege bygg og eigedommar i sivil sektor. Ambisjonane skal gjelde for staten både som byggherre, eigedomsforvaltar og leigetakar. Staten skal utnytte noverande bygningsmasse, sikre gjenbruk, bruke materialar om att og fremje klimavenlege materialar. Staten skal òg etablere felles metodikk for å måle den samla klima- og miljøpåverknaden frå statlege bygg og leggje stor vekt på miljøgevinstane ved gjenbruk av allereie utbygde areal og noverande bygningar og på lokalisering i tråd med statlege planretningslinjer.

ANDRE VERKEMIDDEL REGJERINGA VIL VURDERE

Regjeringa vil vurdere ei rekkje andre nye verkemiddel for å redusere klimagassutsleppa.

Null- og lågutsleppssoner

- Kommunane har i dag moglegheit til å fastsetje lågutsleppssoner av omsyn til lokal luftkvalitet med heimel i vegtrafikklova § 13 og forskrift av 20. desember 2016 om lågutsleppssoner for bilar. Forskrifta gir i dag ikkje høve til å opprette slike soner utelukkande av omsyn til klimaet. Regjeringa vil sjå på korleis vilkåra for lågutsleppssoner kan endrast slik at dei kan opprettast med klimagrunngiving.
- Fleire kommunar har etterlyst høve til å etablere nullutsleppssoner. For å leggje til rette for at kommunane kan vere i front, og for å bidra til å påskunde overgangen til nullutsleppsteknologi innanfor både nærings- og persontransporten, vil regjeringa sjå nærmare på å bruke vegtrafikklova § 7 til å etablere nullutsleppssoner av omsyn til klimaet. Dette vil i første omgang kunne skje som pilotprosjekt i nokre få byar. Hovudvegnettet/riksvegar skal ikkje omfattast av ei nullutsleppssone.

Utslepp frå anleggsverksemd

- Regjeringa vil greie ut eit generelt krav til fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren. Staten vil setje i gang pilotprosjekt og greie ut verkemiddel for å få meir effektiv massetransport.

Nasjonal transportplan

- Regjeringa vil gjennom Nasjonal transportplan for 2022–2033 byggje opp om halvinga av utsleppa i transportsektoren.

Krav knytte til omlegging frå skog til beite

- Regjeringa vil vurdere kva slags krav og prosedyrar som skal gjelde ved omdisponering av skogareal til beite for å sikre at tiltaket ikkje omgår foryngingsplikta.

Avgift på mineralgjødning

- Regjeringa vil greie ut effektar og konsekvensar av ei avgift på mineralgjødning, og korleis ei slik avgift eventuelt kan innførast. Formålet med ei eventuell avgift skal vere å redusere utsleppa av lystgass.

Andre avgifter og verkemiddel

- Regjeringa vil vurdere ei gradvis opptrapping av avgifta på forbrenning av avfall til generelt nivå. Vi kjem òg til å greie ut verkemiddel for å redusere bruken og utsleppa av fluorgassen SF₆, som blir brukt mellom anna i kraftbransjen. I tillegg vil vi greie ut metanavgift på landanlegga i petroleumsverksemda, tilsvarande den avgifta som allereie gjeld for verksemda til havs.

1.2 Nærare om Noregs klimabidrag i ei verd i endring

1.2.1 Norske utslepp og opptak

Dei norske klimagassutsleppa er på veg nedover. Dei samla norske utsleppa av klimagassar var i 2019 på 50,3 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Det er det lågaste nivået sidan 1993, 12 prosent under toppnivået i 2007, og er ein reduksjon på 1,2 millionar tonn sidan 1990. Samstundes er BNP nesten dobla frå 1990 til 2019. Utsleppa frå olje- og gassutvinninga utgjorde 14 millionar tonn CO₂-ekvivalentar i 2019. Utsleppa frå desse kjeldene har auka med 71 prosent sidan 1990, men har blitt noko redusert sidan toppen i 2007. Utsleppa frå industrien var 42 prosent lågare i 2019 enn i 1990, og det er den viktigaste grunnen til at samla utslepp har gått ned. Utsleppa frå vegtrafikken auka med nær 37 prosent frå 1990 til 2015. Sidan 2015 har utsleppa blitt reduserte med om lag 16 prosent samstundes som vi har hatt sterk vekst i befolkninga. I tillegg kjem utslepp og opptak frå skog og andre grøne areal. Skog- og arealsektoren stod i 2018 for eit netto opptak på 23,7 millionar tonn CO₂ når ein legg reknereglane frå Klimakonvensjonen til grunn. Reglane for korleis ein skal rekne opptak og utslepp mot forpliktinga i EUs regelverk for skog- og arealbruk skil seg frå reglane i Konvensjonen. Mellom anna avgrensar EU-regelverket kor stor del av netto opptak i forvalta skog som kan reknast inn mot oppfylling av «netto nullforpliktinga» for sektoren. Sjå kapittel 4 i meldinga for nærmare omtale.

Dei største utsleppskjeldene i Noreg er olje- og gassutvinning, industri, vegtrafikk og annan transport, som vist i figur 2.4 i meldinga. Annan transport omfattar utslepp frå luftfart, skipsfart og mobile motorreiskapar.

Samanlikna med gjennomsnittet i EU-landa har Noreg stor olje- og gassproduksjon og difor høge utslepp frå denne sektoren. Samstundes har vi mykje fornybar energi og difor låge utslepp frå kraftproduksjonen. Vi har ein relativt stor del prosessutslepp frå industri, mens utsleppa frå energibruken i industrien er låga-

re enn snittet i EU. Noreg bruker i stor grad straum til å varme opp bygg. Dermed utgjør utsleppa frå oppvarminga av bygg ein mindre del av utsleppa i Noreg enn i EU som per i dag i større grad bruker fossil energi til å varme opp bygg. Mot 2030 vil reduksjonane i utsleppa frå bygg framleis vere betydelege for dei fleste EU-landa, mens Noreg har mindre å hente her.

Om lag halvparten av utsleppa er kvotepliktige. Av dei totale utsleppa i 2019 var det 24,6 millionar tonn som var ikkje-kvotepliktige. Dei kvotepliktige utsleppa kjem i hovudsak frå industri og olje- og gassutvinning. I tillegg er det nokre kvotepliktige utslepp frå energiforsyning og luftfart. Dei største kjeldene til ikkje-kvotepliktige utslepp er vegtrafikk, annan transport og jordbruk.

Figur 2.8 i meldinga viser netto utslepp og opptak for skog- og arealbruk som berekna under FN's klimakonvensjon. Ut frå reknereglane i EU-regelverket og forpliktinga om «netto null-utslepp» i skog- og arealbrukssektoren ligg Noreg an til å få eit berekna utslepp frå skog og arealbrukssektoren på om lag 18 millionar tonn CO₂-ekvivalentar over tiårsperioden om ein reknar inn den såkalla kompensasjonsmekanismen for forvalta skog. Det er føresetnader knytt til bruk av denne mekanismen. Utan kompensasjon ligg Noreg an til å få eit berekna utslepp på om lag 27 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Sjå kapittel 4 for nærmare omtale av dette.

1.2.2 Dei norske klimamåla

Vi skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050. Vi har eit mål om å bli eit lågutsleppssamfunn og kutte utsleppa i storleiksorden 90–95 prosent i 2050 samanlikna med 1990. Ved vurdering av måloppnåing skal ein ta omsyn til effekten av norsk deltaking i det europeiske klimakvotesystemet.

Klimaplanen for 2030 skal ikkje berre innfri klimamåla vi har for 2030, men må samstundes ta oss det nødvendige stykket på vegen til lågutsleppssamfunnet i 2050. Ifølgje lågutsleppsstrategien frå regjeringa er Noreg i 2050.

Vi skal kutte utsleppa med minst 50 og opp mot 55 prosent innan 2030 samanlikna med 1990-nivået. Noreg var i februar 2020 det tredje landet i verda som melde inn til FN eit forsterka mål for 2030, som Noregs forplikting under Parisavtalen. Regjeringa ønskjer å oppfylle målet saman med EU. Gjennom klimaavtalen med EU har Noreg allereie forplikta seg til å samarbeide med EU om å redusere utsleppa med minst 40 prosent innan 2030 samanlikna med 1990-nivået.

Eigne mål for ikkje-kvotepliktige utslepp. Etter klimaavtalen med EU skal Noreg kutte utsleppa frå transport, bygg, jordbruk og avfall (dei ikkje-kvotepliktige utslepp) med 40 prosent samanlikna med utsleppsni- vået i 2005. Målet kan bli nådd gjennom nasjonale utsleppskutt og/eller bruk av fleksible mekanismar. Regjeringa

planlegg å overoppfylle dette målet og legg opp til å redusere desse utsleppa med 45 prosent gjennom nasjonale utsleppskutt. Om det er strengt nødvendig, går det an å nytte fleksibilitetsmekanismane i EUs regelverk.

Noreg har i tillegg eit klima- og nøytralitetsmål frå og med 2030.

Om lag halvparten av utsleppa er kvotepliktige. Av dei totale utsleppa i 2019 var det 24,6 millionar tonn som var ikkje-kvotepliktige. Dei kvotepliktige utsleppa kjem i hovudsak frå industri og olje- og gassutvinning. I tillegg er det nokre kvotepliktige utslepp frå energiforsyning og luftfart. Dei største kjeldene til ikkje-kvotepliktige utslepp er vegtrafikk, annan transport og jordbruk.

Figur 2.8 i meldinga viser netto utslepp og opptak for skog- og arealbruk som berekna under FN's klimakonvensjon. Ut frå reknereglane i EU-regelverket og forpliktinga om «netto null-utslepp» i skog- og arealbrukssektoren ligg Noreg an til å få eit berekna utslepp frå skog og arealbrukssektoren på om lag 18 millionar tonn CO₂-ekvivalentar over tiårsperioden om ein reknar inn den såkalla kompensasjonsmekanismen for forvalta skog. Det er føresetnader knytt til bruk av denne mekanismen. Utan kompensasjon ligg Noreg an til å få eit berekna utslepp på om lag 27 millionar tonn CO₂-ekvivalentar.

NOREGS FORPLIKTING I KLIMA-AVTALEN MED EU

Klimaavtalen med EU legg rammene for norsk klimapolitikk – ein avtale Noreg og Island inngjekk med EU i oktober 2019. Klimaavtalen med EU inneber at Noreg tek del i EUs klimaregelverk frå 2021 til 2030. Regelverket er innretta for å nå ein utsleppsreduksjon på minst 40 prosent samanlikna med 1990-nivå. Det gjeld samla for alle EU-landa, Noreg og Island og for alle sektorar. Sidan EU, Noreg og Island har separate Parismål, har kvar part sitt eige utleppsoppgjer.

Den første pilaren omhandlar ikkje-kvotepliktige utslepp: Målet som Noreg har for ikkje-kvotepliktige utslepp gjennom avtalen med EU, er på 40 prosent utsleppsreduksjon innan 2030 samanlikna med 2005-nivå. Målet blir gjort om til eit bindande utsleppsbudsjett som fortel kor høge utslepp Noreg kan ha i kvart av åra i perioden 2021–2030. Regelverket opnar for at utslepps- budsjettet frå kvart av landa kan oppfyllast gjennom utsleppsreduksjonar i heimlandet og gjennom overføring av utsleppseiningar frå andre europeiske land.

Regjeringa har eit mål som er meir ambisiøst enn forpliktinga vi har med EU: å kutte dei ikkje-kvotepliktige utsleppa innanlands med 45 prosent. Sjå kapittel 3 for meir om ikkje-kvotepliktige utslepp.

Den andre pilaren omhandlar kvotepliktige utslepp: For norsk industri og petroleum vil dei største kjeldene til utslepp vere omfatta av EUs kvotehandels- system for verksemder. Kvotemengda blir gradvis redu-

sert framover til ein reduksjon på 43 prosent i 2030 samanlikna med 2005. Reduksjonen skjer samla for alle verksemdar som deltek i kvotesystemet. Utsleppa frå europeisk luftfart har vore ein del av kvotesystemet sidan 2012. Sjå kapittel 5 for meir om kvotepliktige utslepp.

Den tredje pilaren omhandlar skog og annan arealbruk: Denne omfattar menneskeskapte opptak og utslepp av klimagassar frå skog og annan arealbruk. Det er særleg hogstnivå (relativt til nivået i referansebana), arealbruksendringar som avskoging, planting av skog og naturleg attgroing som påverkar opptaket og utsleppa. I EUs klimarammeverk er det eigne reglar for korleis ein skal bokføre opptak og utslepp frå skog og annan arealbruk. Vi har ei forplikting om at utsleppa ikkje skal vere større enn opptaket samla for sektoren med dei rekne-reglane som gjeld (den såkalla «netto null-forpliktinga»). Får vi eit netto utslepp i sum over perioden 2021–2030, må vi oppfylle forpliktinga gjennom bruk av fleksible mekanismar. Sjå kapittel 4 i meldinga for meir om skog og annan arealbruk.

1.3 Vurdering av klimaplanen og faste, nye klimameldingar framover

1.3.1 Innleiing

Regjeringa vil følgje opp klimaplanen over tid, og vil i dei årlege klimalovrapporteringane gjere greie for gjennomføring av planen og framdrift mot klimamålet for 2030. Dei årlege klimalovrapporteringane vil gi eit bilde av om det er behov for å justere kursen.

Regjeringa tek òg sikte på å leggje fram klimameldingar med jamlege mellomrom, neste gong i 2024. I den vil regjeringa vurdere framdrifta og status for utsleppsreduksjonar, og vurdere om det er behov for justering av kursen.

Tidspunkt for når klimameldingar etter 2024 skal leggjast fram avheng av fleire faktorar, mellom anna om dei norske forpliktingane i klimaavtala med EU blir endra. EU har forsterka sitt klimamål for 2030, og vil som følgje av det forsterka målet, gjere endringar i klimaregelverka. Desse regelverka vil kunne få betydning for Noregs klimapolitikk gjennom klimaavtalen med EU. Det kan då vere fornuftig å vurdere ei ny klimamelding i lys av endringar i klimaregelverket som vil bli relevante for Noreg.

1.3.2 Rapportering og revisjon bidreg til openheit og transparens

NOREG RAPPORTERER BÅDE TIL STORTINGET, ESA OG FN

Rapportering er eit viktig verktøy for å gjere opp status og gi allmenta informasjon. Den gir informasjon om korleis klimapolitikken verkar, og om vi er på rett veg til å nå klimamåla og omstille Noreg til eit lågutsleppssamfunn.

Noreg har fleire rapporteringsforpliktingar på klimaområdet, det skal rapporterast både til FN under Klimakonvensjonen og Parisavtalen, til ESA i klimaavtalen med EU og til Stortinget etter klimalova.

RAPPORTERING TIL STORTINGET – KLIMALOVA

Noregs klimalov forpliktar regjeringa til kvart år å gi Stortinget ei utgreiing om status og framdrift i arbeidet med Noregs klimamål. Rapporteringa skal innehalde informasjon om utviklinga i klimagassutsleppa og opptaket, utsleppsframskrivingar, gjennomføring av dei lovfesta klimamåla, sektorvise utsleppsbanar for ikkje-kvotepiktig sektor, status for Noregs utsleppsbudsjett og Noregs arbeid med klimatilpassing. Regjeringa vil i dei årlege klimalovrapporteringane gjere greie for gjennomføring av planen og framdrift mot klimamålet for 2030.

RAPPORTERING TIL FN – KLIMAKONVENSJONEN OG PARISAVTALEN

I fleire år har Noreg rapportert i tråd med forpliktingane våre under FNs klimakonvensjon. Kvart år rapporterer vi utsleppsrekneskap (National Inventory Report), annakvart år gjer vi opp status for effekten klimapolitikken vår har, mellom anna ved å berekne effekten frå verkemidla eller grupper av verkemiddel for å redusere klimagassutsleppa. Rapporten inneheld òg informasjon om Noregs klimafinansiering. Kvart fjerde år leverer vi ein omfattande rapport (nasjonal kommunikasjon) som tek for seg klimapolitikken breitt.

Under Parisavtalen vil Noreg halde fram med å rapportere utsleppsrekneskap (National Inventory Report) årleg. I tillegg vil vi rapportere på korleis vi ligg an til å nå klimamålet vårt under Parisavtalen (nasjonalt fastsette bidrag).

RAPPORTERING TIL ESA – KLIMA-AVTALEN MED EU

Til EFTAs overvåkingsorgan ESA skal vi frå 2021 regelmessig rapportere korleis vi ligg an til å nå forpliktingane i avtalen. Noregs rapportering er grunnlaget når ESA skal vurdere om Noreg oppfyller forpliktingane i avtalen. Noreg skal kvart år levere ein utsleppsrekneskap (15. mars), og annakvart år (15. mars) skal vi rapportere statusen for klimapolitikken, verkemiddel (eller grupper av verkemiddel) og dei mest oppdaterte utsleppsframskrivingane. Rapportane skal i tillegg fortelje, der det lar seg gjere, kva effekt klimapolitikken og verkemidla har.

OMFATTANDE REVISJONAR AV UTSLEPPSBUDSJETTET

I samsvar med klimaavtalen med EU, skal ESA gjennomføre omfattande revisjonar av utsleppsrekneskapa i 2027 og 2032. Revisjonane skal sikre at dei norske utsleppa er i takt med utsleppsbudsjettet som er fastsett under innsatsfordelingsforordninga og forpliktinga i

skog- og arealbruksregelverket. Første revisjonen i 2027 dekkjer utsleppa og opptaket i åra 2021–2025. Andre revisjonen 2032 dekkjer utsleppa og opptaket i åra 2026–2030. Viss revisjonen viser at vi ikkje når forpliktingane, blir sanksjonsmekanismane i regelverket tekne i bruk.

1.4 Økonomiske og administrative konsekvensar av klimaplanen for 2021–2030

1.4.1 Overordna

Å nå klimamåla for 2030 vil innebere kostnader. Samstundes vil kostnadene ved å ikkje redusere utsleppa globalt vere svært store. Kostnadene om norsk økonomi ikkje er godt nok førebudd på ei verd som når klimamåla sine, vil òg vere høge. Verkemidla regjeringa legg fram i denne planen, vil påverke nær sagt alle i det norske samfunnet på ulike vis.

Å setje ein pris på utslepp er i tråd med prinsippet om at den som forureinar skal betale. Sektorovergripande verkemiddel bidreg òg til at utslepp blir prisa likt. Styresmaktene bidreg til omstillinga både gjennom stønad til konkrete tiltak og støtte til teknologiutvikling, til dømes gjennom Enova, som gjer omstillinga enklare og billegare for bedrifter og hushald. Det blir gitt betydelege løyvingar til klimaformål. Uvissa om teknologiutviklinga og effekten av ulike verkemiddel både på utslepp og for kostnader er stor. Difor må ein òg vurdere konsekvensane og innrettinga av politikken undervegs. Teknisk berekningsutval for klima gir råd om betre metodar for å vurdere effekten av ulike verkemiddel, og legg fram årlege rapportar.

Regjeringa vil gradvis trappe opp CO₂-avgifta til 2 000 2020-kroner, noko som er venta å utløse store utsleppsreduksjonar. Regjeringa har som politikk at det samla skatte- og avgiftsnivået ikkje skal auke. Dette inneber at ein avgiftsauke skal motsvarast av tilsvarande skatte- eller avgiftslette, primært for dei gruppene som er omfatta av auka avgifter.

Analysen til SSB av konsekvensane av ei halvering av utsleppa gjord i samband med Klimakur 2030 antyder at ein må auke prisen på utslepp til om lag 4 000 kroner per tonn dersom norske ikkje-kvotepliktige utslepp skal halverast i 2030 gjennom å auke avgifta. Hushalda og næringslivet blir påførte direkte kostnader av avgiftsauken gjennom at dei vil endre åtferda si og velje dyrare teknologiar med mindre utslepp. Analysen viser at den totale velferda blir redusert. Nyttetapet kan sjåast som eit mål på dei samfunnsøkonomiske kostnadene. Analysen syner òg at det er viktig korleis ein bruker auka inntekter frå avgifter. Om ein bruker inntekta til å redusere skatten på arbeid, aukar både BNP og konsum, og nyttetapet blir mindre. Sjå meir omtale av avgift og analysane i kapittel 3.1 og 3.3.

Den samla auken og det konkrete nivået for avgifta kvart år vil ein måtte ta stilling til i dei vanlege budsjettprosessane og vurdere i lys av teknologiutviklinga slik at

vi oppnår tilstrekkelege reduksjonar. I effektvurderinga i meldinga har regjeringa lagt til grunn at utsleppseffekten av avgifta kjem lineært. Om den teknologiske utviklinga er raskare enn vi har lagt til grunn og kostnaden på låg- og nullutsleppsløysingar fell raskare enn vi trur, kan vi oppnå same utsleppsreduksjonen med ei lågare avgift. På den andre sida kan det bli behov for raskare opptrapping av avgifta dersom ein ser at det ikkje blir oppnådd tilstrekkelege reduksjonar i ikkje-kvotepliktige utslepp.

Høgare CO₂-avgift påverkar utsleppa primært gjennom å auke prisen for utslepp og styrkje insentiva til å velje nullutsleppsteknologi og/eller til dømes gjennomføre reiser meir effektivt. Slike tilpassingar vil kunne medføre auka kostnader både for næringslivet og privatpersonar. For dei bedriftene som held fram med å bruke fossile løysingar, vil ei CO₂-avgift på 2 000 kroner kunne medføre høgare driftskostnader.

1.4.2 Konsekvensar for transport

For å nå måla for transportsektoren nyttar regjeringa ein samansett verkemiddelbruk. Verkemiddel utover avgift, som stønader, reguleringar og samordna transport- og arealplanlegging, kan lette omstillinga for dei som i dag bruker fossile køyretøy.

Høgare CO₂-avgift vil gi sterkare insentiv til å redusere utsleppa frå transport, gjennom overgang til nullutsleppsteknologi og lågare drivstoffbruk, til dømes ved at fleire reiser kollektivt. For hushald og føretak som held fram med å bruke fossile bilar vil høgare CO₂-avgift isolert sett medføre høgare utgifter viss ein reiser som før.

Innan sjøfart, fiske og havbruk blir det lagt til grunn at aktørane vil rette seg inn etter eit prissignal, og at ein varsla avgiftsauke i kombinasjon med meir spesifikke verkemiddel innan fartøysegmenta vil bidra til raskare grøn omstilling. Regjeringa vurderer å lempe på villkåra for lågutsleppssoner, slik at desse òg kan opprettast med klimagrunngiving. Regjeringa vil òg sjå nærmare på å bruke heimelen i vegtrafikklova § 7 til å opprette nullutsleppssoner av omsyn til klimaet. Oppretting av ei eventuell nullutsleppssone vil innebere auka kostnader for dei privatpersonane og verksemdene som vil ha behov for å køyre i det aktuelle området, med mindre dei har gått over til nullutsleppskøyretøy. For kommunane vil det gi administrative kostnader. Samstundes vil låg- og nullutsleppssoner kunne gi gevinst både for lokal luftkvalitet og støy frå næringstransporten i bysentruma.

Strengare krav i anbod vil kunne medføre høgare innkjøpskostnader for kommunar og fylkeskommunar dei nærmaste åra, men over tid vil lågare driftskostnader gjere det lønsamt med til dømes elferjer og elbussar. Regjeringa tek sikte på å innføre krav om nullutslepp eller bruke biogass i nye bussanbod frå 2025. I Klimakur 2030 blir det vurdert at elektriske bussar kan gi reduserte investerings- og driftskostnader knytte til bussdrift i

kommunane frå omkring 2025. Kostnader for etablering av ladeinfrastruktur er inkludert i berekningane i Klimakur 2030.

Regjeringa vil innføre låg- og nullutslepps-kriterium i nye anbod for ferjesamband og hurtigbåtar der det ligg til rette for det høvesvis i løpet av 2023 og 2025. Berekingar frå DNV GL tyder på at fylkeskommunane på dei fleste samband vil ha meirkostnadar knytte til låg- og nullutsleppsløysingar for ferjer og hurtigbåtar, men det er store variasjonar frå samband til samband. Fylkeskommunane vil bli kompensert for eventuelle meirutgifter som følgjer av krav til låg- og nullutsleppsløysingar for ferjer og hurtigbåtar. Regjeringa kjem tilbake med konkrete forslag til kompensasjon i dei årlege budsjetta. Staten støttar opp om teknologiutvikling gjennom mellom anna Klimasats og Enova, som kan bidra både med midlar til ombygging av fartøy og til utbygging av infrastruktur som land- og ladestraum.

Endringar i omsetningskravet for biodrivstoff til vegtrafikk og innføring av eit omsetningskrav for anleggsdiesel inneber administrative kostnader for styresmaktene. For brukarar av drivstoff vil omsetningskrav føre til auka pumpepris på grunn av at biodrivstoff er dyrare enn fossilt drivstoff, og det er venta at prisen vil auke fram mot 2030 på grunn av stigande global etterspurnad.

Meir bruk av biodrivstoff vil få konsekvensar for kommunane gjennom auka driftskostnader.

1.4.3 Konsekvensar for jordbrukssektoren

I klimaavtalen mellom regjeringa og organisasjonane i jordbruket er det sett eit mål om å redusere utsleppa og auke opptaket av klimagassar tilsvarende 5 millionar tonn CO₂-ekvivalentar for perioden 2021–2030. Ei vurdering av tiltak og verkemiddel for å følgje opp klimaarbeidet i jordbruket inngår som ein naturleg del av dei årlege jordbruksforhandlingane.

Fleire av klimatiltaka i jordbruket kan i tillegg bidra til andre samfunns mål som betre vassmiljø, større biologiske mangfald og reduserte utslepp til luft. Dei vil difor kunne ha ei høgare samfunnsnytte enn det som kjem fram i analysane av klimaeffekt. Fleire av desse tiltaka gir dessutan god agronomi. Andre klimatiltak vil kunne ha negative konsekvensar på andre samfunns mål, som busetnad og kulturlandskap.

Klimakur 2030-utgreiinga har berekna at forbruksendringar som indirekte kan medføre reduksjonar i klimagassutslepp frå jordbrukssektoren er samfunnsøkonomisk lønsame. Dette gjeld kosthaldsendringar i tråd med kostråda frå Helsedirektoratet og redusert matsvinn i tråd med bransjeavtalen. Desse analysane har ikkje talfesta konsekvensar av endra verkemiddelbruk overfor jordbruket eller endringar i dei kollektive goda jordbruket gir oss. Det er samstundes krevjande å peike på samanhengen mellom verkemidla og konkret effekt

på kosthaldet og med det endringar i jordbruksproduksjonen og klimagassutsleppa.

Kommunar og fylkeskommunar vil i mindre grad bli påverka av tiltaka som omhandlar utsleppsreduksjonane i jordbruket i denne planen, utover endringane som kjem i dei årlege jordbruksavtalene.

1.4.4 Konsekvensar for andre sektorar med ikkje-kvotepålagt utslepp

Aktørar i næringslivet som bruker fossile brensel, vil få auka utgifter knytte til auken i klimaavgiftene. For mange av desse aktørane, vil det vere mogleg å unngå avgifta ved å leggje om til straum, biobrensel, varmpumper eller andre energiberarar baserte på fornybar energi. Slik omlegging har òg kostnader. Meir bruk av straum kan òg ha konsekvensar for kraftsystemet i enkelte område. Andre delar av næringslivet, mellom anna bedrifter som leverer desse energiløysingane, kan få auka lønsemd som følgje av verkemidla. Det vil òg bli meir lønsamt å levere brukt HFK og PFK til destruksjon i tråd med reglane.

Hushald som nyttar gass til oppvarming, vil få auka utgifter knytte til auken i CO₂-avgifta. Moglegheita for å leggje om til andre energiløysingar vil vere tilsvarende som omtalt ovanfor for næringslivet.

Kommunale etatar vil få større kostnader som konsekvens av auken i CO₂-avgifta viss dei nyttar fossile brensel til dømes til oppvarming, på same måten som næringslivet og hushalda. Nokre kommunar eig forbrenningsanlegg for avfall og driv desse på delvis kommersiell basis. Dei kan merke redusert lønsemd for anlegga som følgje av avgifta på forbrenning av avfall.

1.4.5 Konsekvensar for skog og arealbruk

Klimatiltaka i skog skil seg frå tiltak i andre sektorar ved at den generelle auken i tilvekst vil ha auka verdiskaping i skognæringa som ein positiv tilleggs-effekt. Dette vil gjelde både primærproduksjonen og industri-leddet. Samstundes inneberer dei fleste av dei skisserte skogtiltaka meir intensive produksjonsformer og har potensial for å påverke både naturmangfaldet og andre miljøverdier. Regjeringa meiner at tiltaka kan innrettast slik at miljøkonsekvensane blir akseptable.

Redusert nedbygging av skog, myr, jordbruksareal og andre karbonrike areal er bra for klima, naturmangfald, skogbruk, jordbruk og mattryggleik, men vil innebære ei avgrensing på bruk av areal. Fortetting og ombruk av allereie utbygde areal gir òg synergjar med redusert transportbehov og dermed reduserte utslepp frå transport.

Endringar av forskrift om berekraftig skogbruk med skjerp krav til minste alder for hogst, kan medføre nokre fleire oppgåver knytte til skogforvaltninga i kommunane. Statistikk viser at dette utgjør 3–4 prosent av arealet.

Eit eventuelt forbod mot å opne nye torvuttak vil innebære at uttaket av torv blir avgrensa til eksisterande felt. Med nivået vi har i dag på uttaka, kan produsentane drive i 20 år til. Regjeringa vil arbeide vidare med å fremje overgangen frå torvbasererte produkt til torvfrie produkt. Om ein lukkast med det, vil ein redusere faren for karbonlekkasje frå import.

1.4.6 Om bruken av fleksibilitet

Regjeringa planlegg for å nå forpliktinga for dei ikkje-kvotepfiktige utsleppa gjennom nasjonale kutt. Om det blir nødvendig, vil regjeringa vurdere andre verkemiddel. Regjeringa vil om det er strengt nødvendig bruke fleksible mekanismar i EUs rammeverk for å sikre tilstrekkelege utsleppsreduksjonar.

Regjeringa har lagt ein plan for å auke CO₂-opptaket i skog og redusere utsleppa frå arealbruk og arealbruksendringar.

Med den informasjonen vi har i dag, er det etter bokføringsreglane til EU sannsynleg at Noreg vil få eit betydeleg utslepp frå skog og arealbrukssektoren. Forpliktinga om netto-null-utslepp kan da bli nådd gjennom nasjonale kutt utover forpliktinga i ikkje-kvotepfiktige utslepp, som i transport og jordbruk. Alternativt kan ein nytte konverterte kvotar frå EU ETS eller utsleppseiningar frå andre europeiske land. Uvissa om utsleppa frå skog- og arealsektoren er stor.

Nyttar ein den fleksibiliteten ein har til å konvertere ETS- kvotar vil kostnadene avhenge av prisane i marknaden for slike kvotar i siste halvdel av perioden 2021–2030.

1.4.7 Konsekvensar for sektorar med kvotepfiktige utslepp

Regjeringa vil auke CO₂-avgifta på innanriks kvotepfiktig luftfart og CO₂-avgifta på kvotepfiktige utslepp frå olje- og gassutvinninga i takt med auken i avgifta på ikkje-kvotepfiktige utslepp. Den samla karbonprisen (avgift pluss kvotepris) i 2030 skal aukast til om lag 2 000 kroner per tonn CO₂, målt i faste 2020-kroner. Den totale karbonprisen skal ikkje overstige 2 000 kroner i perioden 2021–2030.

Norsk kvotepfiktig fastlandsindustri vil ikkje bli omfatta av CO₂-avgifta, men vil møte den same kvoteprisen som industrien i andre land i Europa. I Noreg er ein større del av dei kvotepfiktige utsleppa knytt til utslepp frå prosessar enn dei er i andre land. Å kutte store delar av prosessutsleppa vil krevje ny teknologi og nye løysingar. Utviklinga av ny teknologi tek tid og vil ofte medføre høge utviklingskostnader. Desse utviklingsløpa er i seg sjølv usikre.

Store delar av norsk industri eksporterer mykje av produksjonen sin, og hevdar seg godt i internasjonal konkurranse. Ein høgare pris på utslepp i Noreg samanlikna med i andre land kan isolert sett svekkje konkur-

ranseevna til norske verksemdar, og føre til karbonlekkasjar ved at konkurranseutsett produksjon blir flytta ut av landet til land med ein lempeligare klimapolitikk.

Regjeringa vil bidra til å motverke karbonlekkasje gjennom CO₂-kompensasjonsordninga for kraftkrevjande industri. I tillegg vil støtte til utvikling av lågutsleppsteknologiar i industrien bidra til å redusere risiko i samband med høgare kvoteprisar i framtida.

Olje- og gassverksemda vil med høgare CO₂-avgift betale meir for utsleppa sine. Prisen på olje og gass blir fastsett i verdsmarknaden, og petroleum frå Noreg konkurrerer med olje og gass frå andre land. Auka kostnader, mellom anna utsleppskostnader, kan ha påverknad på investeringar og aktiviteten i næringa. Samstundes gir ein høgare pris på klimagassutslepp insentiv til å ta i bruk og investere i lågutsleppsløysingar for å redusere utsleppa.

Innanriks luftfart vil fram mot 2030 få høgare CO₂-avgift. Dette vil saman med ei rekkje andre verkemiddel retta mot teknologiutvikling, gi luftfartsindustrien insentiv til å ta i bruk låg- og nullutsleppsteknologi. Auka avgifter kan på kort sikt føre til høgare billettprisar, så lenge flyselskapa held fram å forureine. Tilrettelegging av luftrom og infrastruktur kan innebære auka kostnader for Avinor og Luftfartstilsynet, og samarbeidet mellom Luftfartstilsynet og EASA kan innebære auka kostnader for Luftfartstilsynet.

Enova, Grøn plattform-samarbeidet og forskings-samarbeid nasjonalt og deltaking internasjonalt vil gi insentiv til utsleppskutt og grøn omstilling i norsk næringsliv. Tilgang på risikokapital for grønne løysingar, til dømes gjennom Nysnø vil òg støtte omstillinga.

Industri som lukkast med utsleppskutt, vil ha ein konkurransefordel i marknader som etterspør produkt med låge utslepp. Europas «grøne giv» er venta å utvikle marknader der lågutsleppsprodukt blir etterspurde.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Else-May Norderhus og Runar Sjøstad, fra Høyre, Liv Kari Eske-land, Stefan Heggelund, Aase Simonsen og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Per Espen Stoknes, viser til Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030.

2.1 Generelle merknader

Komiteen viser til at de menneskeskapte klimaendringene vil føre til alvorlige og irreversible konsekvenser for dyr, natur og mennesker over hele kloden. Endringene skjer allerede. Vi må forberede samfunnet og tilpasse oss et klima i endring. Kampen mot klimaendringene krever at vi sammen handler kraftfullt for å kutte utslippene av klimagasser i en global dugnad.

Komiteen viser til at Norge skal gjøre sin del av jobben for å begrense klimaendringene. Norge skal nå klimamålene vi har satt oss under Parisavtalen. Norge har, sammen med nesten alle landene i verden, forpliktet seg gjennom Parisavtalen til å kutte i utslippene av klimagasser. Målet i Parisavtalen er å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen godt under 2 grader sammenlignet med før-industrielt nivå og arbeide for å avgrense temperaturøkningen til 1,5 grader. Norge har meldt inn en forpliktelse under Parisavtalen om å redusere utslippene av klimagasser med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er et avgjørende steg på veien mot at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050.

Komiteen understreker at vi skal samarbeide med EU om å kutte klimagassutslippene frem mot 2030. Avtalen med EU innebærer at vi har konkrete forpliktelser om å redusere utslippene hvert år fra i år til og med 2030. Det er ikke et alternativ ikke å levere klimakutt. Debatten må derfor handle om hvordan vi skal omstille Norge på best mulig måte.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, viser til at klimasamarbeidet i EU fungerer.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at i 2019 gikk utslippene i EU ned med 3,7 prosent – akkurat like mye som de norske utslippene.

Disse medlemmer viser til at Klimaplanen er et historisk taktskifte i norsk klimapolitikk. For første gang legges det frem en troverdig, helhetlig plan for å få ned utslippene i alle sektorer og øke CO₂-opptaket. Det skal lønne seg å kutte utslipp.

Komiteen viser til at klimapolitikk er summen av alt vi gjør – hvordan vi omstiller og ruster Norge for fremtiden. Vi skal kutte utslipp og øke CO₂-opptaket på en måte som omstiller Norge og legger til rette for grønn, bærekraftig vekst. Til det trenger vi et næringsliv som er grønnere, smartere og mer nyskapende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at vi skal kutte utslippene, ikke utviklingen.

Dette flertallet mener at økonomisk vekst og verdiskaping ikke er et hinder for å nå de norske klimamålene. Det er en forutsetning. Problemet er ikke vekst i velferd og verdiskaping, problemet er tap av natur og utslipp av klimagasser. Uten et næringsliv med kapital, konkurransekraft og kreative ideer, vil vi ikke lykkes.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at klimaplanen derfor inneholder ulike virkemidler, som økonomisk støtte, avgifter og krav, som skal bygge opp om omstilling i næringslivet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at næringslivet skal ha forutsigbare rammebetingelser gjennom omstillingen.

Komiteen understreker at jobbene som skal ta Norge inn i lavutslippssamfunnet, kommer til å være i hele landet. I 2030 skal nordmenn fremdeles kunne bo i levende byer og bygder og jobbe i et livskraftig næringsliv i hele landet.

Komiteen peker på at 2021 er det første året der alle norske utslipp blir knyttet til forpliktelsene med EU. Det markerer starten på en ny måte å tenke om klimapolitikk for de ikke-kvotepflichtige utslippene. Vi setter ikke bare mål om utslippsreduksjoner om ti år, men vi har også et tak på hvor mye det er lov å slippe ut år for år. I tillegg varsler regjeringen at klimameldinger vil bli lagt frem jevnlig fremover, neste gang i 2024.

2.2 Overordnet/generelle merknader

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at det kreves en global innsats for å nå klimamålene. Måten å lykkes på er gjennom et todelt spor der land samarbeider med hverandre og hvor hvert enkelt land tar ansvar for egne utslipp. Norge er et lite land, men også våre utslipp må ned. Det er også viktig i et omstillingsperspektiv da våre eksportbedrifter vil møte strengere krav på det europeiske markedet. Som et land med store ressurser kan Norge også bidra i viktig teknologiutvikling som er nødvendig for å nå klimamålene, teknologi og løsninger som kan eksporteres. Norsk klimapolitikk handler derfor både om å kutte utslipp, men også om å trygge og bygge norske arbeidsplasser i næringsliv og industri.

Disse medlemmer vil kutte utslippene, ikke utviklingen. Disse medlemmer viser til at utslippene har gått ned med denne regjeringen. I 2019 var utslippene på sitt laveste nivå siden 1993. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2020 meldte inn et forster-

ket mål under Parisavtalen på 50–55 pst. innen 2030 sammenlignet med 1990. Disse medlemmer stiller seg bak dette målet.

Disse medlemmer mener de norske utslippene kuttes best med et mangfold av tiltak, hvor man blant annet:

- Gjennomfører et grønt skattesifte og priser utslipp høyere
- Har gode støtteordninger for nye investeringer i klimavennlig teknologi både hos kommuner, næringsliv og industri
- Legger til rette for utvikling av nye teknologier
- Stiller strengere krav i offentlige innkjøp
- Har en felles oppfyllelse av klimamålet med EU

Disse medlemmer mener CO₂-avgiften gradvis skal økes slik at den er på 2 000 kroner pr. tonn i 2030, målt i faste 2020-kroner. Samtidig mener disse medlemmer at avgiften ikke skal innføres for å berike staten. Det samlede skatte- og avgiftsnivået skal ikke opp. Pengene skal tilbake i økonomien. Andre skatter og avgifter skal senkes, primært for de gruppene som blir påvirket av avgiften.

Disse medlemmer mener det raskere skal fases inn lav- og nullutslipp i offentlige anbud. Disse medlemmer vil stille krav om lav- og nullutslippsteknologi der teknologien tillater det. Fra 2022 tas det sikte på å innføre krav som sikrer nullutslipp i offentlige innkjøp av personbiler og mindre varebiler. Fra 2025 tas det sikte på å innføre krav som sikrer nullutslipp eller bruk av biogass i nye bybussinnkjøp. I løpet av 2023 skal det innføres lav- eller nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband der det ligger til rette for det. I løpet av 2025 skal det innføres lav- eller nullutslippskriterier i nye anbud for hurtigbåter der det ligger til rette for det. Fra 2024 skal det trinnvis innføres krav til lav- og nullutslipp for servicefartøy i havbruksnæringen.

Disse medlemmer viser til at det er lagt fram en handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren. Regjeringen følger dette opp i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer understreker Enovas viktige rolle i norsk klimapolitikk. Enova skal bidra til å redusere ikke-kvotepliktige klimagassutslipp mot 2030, og til teknologiutvikling og innovasjon som bidrar til utslippsreduksjoner frem mot lavutslippssamfunnet i 2050.

Disse medlemmer mener vi trenger mer bruk av bærekraftig biodrivstoff. Disse medlemmer vil erstatte fossilt drivstoff med bærekraftig biodrivstoff i veitransport, anleggsgas, luftfart og skipsfart. Disse medlemmer mener omsetningskravet for veitransporten skal øke mot 2030, slik at volumet av biodrivstoff vi har i dag blir holdt ved like. Disse medlemmer mener at det skal tas sikte på å innføre omsetningskrav

for anleggsgas og i skipsfart fra 2022. Kravet for anleggsgas skal gradvis trappes opp til samme nivå som omsetningskravet for veitrafikken. Disse medlemmer mener at fremtidige økninger i omsetningskravet for biodrivstoff i hovedsak skal gjøres med avansert biodrivstoff. Disse medlemmer mener det bør være et felles omsetningskrav for veitrafikk og anleggsgas og at det skal vurderes om dette også kan gjelde for skipsfarten. Disse medlemmer mener det skal vurderes å justere omsetningskravet for biodrivstoff med to års intervall, hvor den første vurderingen skjer i 2022. Disse medlemmer mener erfaringene med omsetningskravet for avansert biodrivstoff i luftfarten skal vurderes, og deretter at man skal vurdere mulig opptrapping.

Disse medlemmer viser til intensjonsavtalen med organisasjonene i jordbruket og legger den til grunn for klimaarbeidet i jordbruket. Disse medlemmer vil gi honnør til jordbruket for denne avtalen. Partene har forpliktet seg til å redusere utslippene og øke opptaket med 5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter samlet i tiårsperioden 2021–2030. Disse medlemmer mener tiltakene og virkemidlene for å følge opp klimaarbeidet skal vurderes i de årlige jordbruksforhandlingene. Klimatiltak i jordbruket kan ikke forutsette økte subsidier.

Komiteen vil redusere utslippene fra bruk av fluorholdige gasser i produkter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til Langskipprosjektet for fangst, transport og lagring av CO₂, og at dette er et prosjekt som bidrar med teknologi verden trenger dersom man skal nå klimamålene. Samtidig legges det til rette for fremtidige prosjekter for reduksjoner i utslippene fra ikke-kvotepliktig industri og avfallsforbrenning, som ved Fortum Oslo Varme. Disse medlemmer ønsker å støtte Fortum Oslo Varmes CO₂-fangstprosjekt, med den forutsetning at prosjektet får tilstrekkelig egenfinansiering og finansiering fra EU eller andre kilder.

Disse medlemmer mener det må utredes en avgift på utslipp fra uttak av torv og vurderes å innføre et forbud mot å åpne nye torvuttak. Disse medlemmer mener arbeidet med å restaurere myr og annen våtmark skal fortsette.

Disse medlemmer mener det bør innføres krav om minstealder for hogst i skog i lov og forskrift. Disse medlemmer mener nye klimatiltak med høyt potensial for økt opptak må vurderes, blant annet styrket ungsogpleie, redusert rotrøte, planting av riktig treslag etter hogst og skogplanting på nye arealer med klare miljøkriterier. I tillegg vil disse medlemmer at det skal jobbes for å redusere nedbyggingen av skog, myr og jordbruksarealer.

Disse medlemmer ønsker en høyere og mer forutsigbar karbonpris for petroleumsnæringen, slik at den totale karbonprisen blir 2 000 kroner i 2030, målt i faste 2020-kroner.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ønsker å bygge videre på Grønn plattform-samarbeidet mellom Forskningsrådet, Innovasjon Norge, Siva og Enova. Denne plattformen ble utviklet som en del av den grønne omstillingspakken for å bidra til innovasjon og utvikling til tross for de økonomiske konsekvensene av Covid-19-pandemien.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mener forsknings- og innovasjonsinnsatsen skal styrkes, og at det skal fortsette å satses nasjonalt og gjennom deltagelse i EUs forskningsprogram Horisont Europa.

Disse medlemmer vil at det skal legges til rette for bedre klima- og miljørapportering. Disse medlemmer mener regjeringen skal følge EUs regelverksarbeid for bedre klima- og miljørapportering tett og se på behovet for endringer i regnskapsloven slik at investorer og andre aktører kan få relevant og sammenlignbar klima- og miljøinformasjon.

Disse medlemmer mener det skal nedsettes et ekspertutvalg for å se på de samlede rammevilkårene for å fremme klimavennlige investeringer, blant annet for lange verdikjeder basert på fornybare ressurser i Norge.

Disse medlemmer mener det skal utredes effekter og konsekvenser av en avgift på mineralgjødsel og hvordan en slik avgift eventuelt kan innføres. Formålet med en slik avgift skal være å redusere utslippene av lystgass fra bruk av mineralgjødsel i jordbruket.

Disse medlemmer mener det skal vurderes en gradvis opptrapping av avgiften på forbrenning av avfall. Disse medlemmer mener også tiltak for å redusere bruken og utslippene av fluorgassen SF6 må utredes. Disse medlemmer mener dessuten at det må utredes en metanavgift på landanleggene i petroleumsvirksomheten, tilsvarende den avgiften som allerede gjelder for virksomheten til havs, forutsatt tilstrekkelig gode måle- og beregningsmetoder.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2021 vil legge fram en stortingsmelding om langsiktig verdiskaping fra de norske energiressursene. Målet med meldingen er å synliggjøre potensialet i norske energiressurser som grunnlag for nåværende og framtidig verdiskaping, industri, velferd og lønnsomme arbeidsplasser. Norge har store energiressurser, og disse har tjent oss godt i mange årtier. Meldingen vil vise hvordan regjeringen vil legge til rette for fortsatt verdiskaping og industriell utvikling basert på energiressursene våre, fornybare som fossile. Disse medlemmer viser til at

meldingen blant annet vil se på hvordan petroleumsnæringen i enda større grad kan bidra til industriell utvikling i andre næringer. Meldingen vil følge opp Stortingets vedtak om at utslippene fra olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel skal reduseres med 50 prosent innen 2030, undersøke potensialet som ligger i vindkraft til havs, og legge frem et nytt veikart for hydrogen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at Parisavtalen fra 2015 har ført til at alle nasjoner som har ratifisert avtalen, har måttet ha et bevisst forhold til egen klimapolitikk. Praktisk talt alle FNs medlemsland har underskrevet avtalen.

Formålet har vært å styrke den globale responsen på klimaendringene og begrense temperaturstigningene på jorda til under 2 grader.

Den forplikter medlemslandene til å sette seg nye og mer ambisiøse mål for å redusere klimagassutslipp hvert 5. år, og etablere regler for hvordan de forskjellige land skal rapportere om klimaarbeidet sitt.

Norge ratifiserte avtalen i april 2016 og var med dette blant de første landene som sluttet seg til avtalen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge skal oppfylle kravene i Parisavtalen sammen med EU, gjennom blant annet bruk av EUs kvotesystem. Disse medlemmer viser til at Norge den gang hadde en målsetting om å redusere utslippene i ikke-kvotepliktig sektor med 40 prosent fra 2005 til 2030.

I juni 2017 vedtok Stortinget klimaloven som skal sikre gjennomføringen av Norges klimamål og omstillingen til et lavutslippssamfunn i 2050. Disse medlemmer viser her til at målet i klimaloven er at utslippene skal reduseres med 40 prosent sammenlignet med 1990.

I april 2018 vedtok Stortinget klimameldingen som formaliserte samarbeidet med EU. Meldingen var en strategi for hvordan Norge skulle oppfylle utslippsbudsjettet fra EU for perioden 2021 til 2030.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet støttet en slik avtale med EU, da industrien vår allerede samarbeidet med EU i kvotepliktig sektor, og den skulle sikre at andre deler av næringslivet får samme konkurransevilkår som næringslivet i EU. En ny avtale for ikke-kvotepliktig sektor ville i tillegg gi oss tilgang til EUs fleksibilitetsmekanismer, som ville kunne være et alternativ for Norge til å kutte i egne utslipp. Grunnlaget for en felles gjennomføring med EU var dermed at dette ville øke fleksibiliteten for Norge i sin gjennomføring av klimapolitikken. Disse medlemmer understreker at denne fleksibiliteten var avgjørende for at Fremskrittspartiet sluttet seg til en felles gjennomføring med EU. Det er i den sammenhengen verdt å minne om at

fleksibiliteten er spesielt viktig for et land som Norge som allerede før 1990 og 2005 hadde bygd ut fornybar energi, drevet aktiv energieffektivisering og dermed hadde et vanskeligere utgangspunkt enn de fleste andre land for å gjennomføre billige og virkningsfulle kutt.

I avtalen inngår innsatsfordelingsordningen som setter et tak på de totale utslippene og hvor hvert land har sitt eget mål for utslippskutt, og hvor hvert land setter opp sitt eget utslippsbudsjett frem til 2030. Dette er da kvoter som landene får kostnadsfritt. Statene må enten kutte utslippene ned til det tillatte nivå, eller skaffe seg flere utslippsenheter fra land som har overskudd og er villig til å selge.

Dette blir som et kvotesystem på statlig nivå.

Videre viser disse medlemmer til at regjeringen i februar 2020 valgte å melde inn et forsterket klimamål til FN ved å redusere utslippene med minst 50 prosent og opp imot 55 prosent sammenlignet med 1990-nivå. Norge var da det første vestlige landet som meldte inn et forsterket mål. Dette tilsvarte da 16,6 mill. tonn CO₂. Disse medlemmer viser til at regjeringen samtidig meldte at tiltak skulle gjennomføres i samarbeid med EU.

Da EU meldte sitt forsterkede mål i desember 2020, økte også EU sitt klimamål fra 40 prosent til 55 prosent. Disse medlemmer mener det er verdt å merke seg at EU, i motsetning til Norge, har et nettomål. Det betyr at de regner inn alt karbonopptak inn i klimamålet. Disse medlemmer viser til at EU har gitt seg frist til sommeren 2021 med å komme med nytt regelverk som samsvarer med det nye målet.

Disse medlemmer viser til at det er regjeringen alene som har meldt inn revidert målsetting til FN og ikke Stortinget.

Disse medlemmer viser til at konsekvensen av regjeringens iver etter å være tidlig ute, er at Norge sitter tilbake med andre bokføringsregler enn EU for opptak og planting av skog. Når regjeringen valgte nettonull utslipp i skog- og arealbrukssektoren for å oppnå det forsterkede klimamålet, påpeker disse medlemmer at regjeringen valgte bort et CO₂-opptak på ca. 10 millioner tonn. Dette tilsvarer langt over halvparten av det kuttet som Norge har forpliktet seg til. Disse medlemmer støtter ikke dette grepet fra regjeringen som direkte motarbeider interessene til norsk næringsliv, reduserer potensialet for verdiskaping og etablering av arbeidsplasser i Norge.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha med seg at Norge hadde et helt annet utgangspunkt for å redusere sine klimagassutslipp i 1990 enn hva dagens EU hadde. Norge var allerede den gang et fornybart samfunn sammenlignet med EU, som hadde store deler av sin energiproduksjon tilknyttet kullkraft. Disse medlemmer viser til at det er tross alt enklere å finne et alternativ til renere energi fra kullkraft enn til vannkraft.

Disse medlemmer er bekymret for undervurderingen som blir gjort i internasjonale klimaavtaler, og betydningen som fremvoksende økonomier vil ha for den fremtidige globale økonomi. Kina og India er blant eksempler på nasjoner som har et mye gunstigere utgangspunkt i Parisavtalen, akkurat som næringsliv i EU har fordeler overfor norsk næringsliv på grunn av regjeringens unnlattelse av å prioritere like konkurransevilkår. For næringslivet i Norge som er i sterk omstilling, mener disse medlemmer dette vil svekke konkurransevnen til eget næringsliv og muligheten for å lykkes i en større internasjonal konkurranse. Et eksempel på dette er at Kina i 2019 økte sine CO₂-utslipp med om lag 300 mill. tonn, eller om lag 6 ganger det totale norske utslippet. Disse medlemmer mener dette enkelt illustrerer det som kan bli paradokset ved klimapolitikken i Norge. Norske arbeidsplasser får økt byrde, mens eksempelvis Kina ikke har krav til utslippsforpliktelser før i 2030. Dette gir stor risiko for at både norsk og europeisk industri flyttes til Asia.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet bygger sin klimapolitikk på noen enkle og fornuftige prinsipper. Disse er:

- Norge har ingen egen atmosfære, kutt av CO₂ innenlands må ikke føre til at verdiskaping og arbeidsplasser flyttes ut av landet, og oppstår med tilsvarende eller høyere utslipp i et annet land.
- Klimatiltak bør gjennomføres basert på en kostnytte-analyse av tiltakets effektivitet og samfunnsøkonomiske lønnsomhet.
- Teknologi er den viktigste driveren for å redusere utslipp, og virkemiddelbruk må derfor være teknologinøytral.
- Norge bør bruke alle tilgjengelige fleksibilitetsmekanismer.
- En felles gjennomføring med EU fordrer at Norge benytter seg av samme bokføringsmekanismer som EU, og at Norge gjennom EØS-avtalen skal dra nytte av tiltak som EU gjennomfører for å beskytte egen industri mot andre markeder med lavere krav til klimakutt.

Basert på disse oversiktlige prinsippene legger disse medlemmer derfor frem en alternativ klimapolitikk hvor vi viser hvilke muligheter Norge har for å innfri internasjonale forpliktelser på en måte som ikke skader næringsaktivitet, hvor vi utnytter nasjonale fortrinn. Dette vil i sin tur føre til økonomisk vekst, økt verdiskaping og etablering av flere arbeidsplasser i Norge. Disse medlemmer understreker at listen ikke er uttømmende, men viser potensialet for utslippskutt ved å bruke fleksibilitet i gjennomføringen alt innenfor Parisavtalen og intensjonen om felles gjennomføring av forsterket målsetting med EU.

Verdien av stående skog	10,0 mill tonn
Ny påskoging av LULUCF	1,6 mill tonn
Landbrukets klimaplan	5,0 mill tonn
Kvotefleksibilitet	5,8 mill tonn
Fremskrivning av reduserte utslipp transport	2–3,0 mill tonn
Videreføring av eksisterende teknologitiltak	2,0 mill tonn
Totalt	26,4–27,4 mill tonn CO₂

Disse medlemmer har som utgangspunkt at å redusere klimagassutslipp er en global utfordring, hvor vi må finne globale løsninger for å løse problemet. Disse medlemmer viser til at vi er avhengige av internasjonale avtaler som ligger til grunn for våre nasjonale planer for reduksjon av klimagassutslipp. Alle klimagassutslipp har en kostnad for samfunnet, og disse medlemmer legger til grunn prinsippet om at forurenser betaler.

Disse medlemmer mener det er mulig å føre en effektiv klimapolitikk som kutter utslipp og skaper jobber dersom man gjør klimasmarte valg gjennom en aktiv bruk av skogen, og øker plantingen av skog som binder store mengder karbon årlig. Videre foreslår disse medlemmer å benytte kvotefleksibiliteten som ligger i avtalen med EU ved å kjøpe klimakvoter når det er billigere enn alternative tiltak i Norge.

Disse medlemmer vil også prioritere utvikling av ny teknologi som gir utslippsreduksjoner, f.eks. null- og lavutslippsteknologi i maritim sektor som også kan skape arbeidsplasser i Norge. Disse medlemmer mener vi bør satse i bransjer der vi kan skape nye arbeidsplasser og dermed tjene oss rike på reduserte utslipp, ikke gjennomføre tiltak som truer norske bedrifter.

Disse medlemmer mener vi må erkjenne at Norge ikke har en egen atmosfære og at klimautfordringene er globale og dermed må løses globalt. Derfor er disse medlemmer kritiske til at regjeringen legger opp til at alle kuttene skal tas i Norge og ikke gjennom fleksible mekanismer som å kjøpe utslippskvoter i utlandet. Disse medlemmer kan ikke støtte symbolpolitikk som kan medføre at norsk industri og tusenvis av arbeidsplasser flagger ut.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at det skal dokumenteres for hvert enkelt tiltak som har klima som begrunnelse, hvor store utslippskuttene vil være.»

«Stortinget ber regjeringen om å følge prinsippet om å prioritere de tiltakene som gir størst utslippskutt til lavest mulig pris i gjennomføringen av klimapolitikken.»

«Stortinget ber regjeringen om at det legges til rette for å kunne bruke kvotefleksibiliteten når det etter en kost-nytte-analyse er mer lønnsomt enn å gjennomføre tiltak i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen om å harmonisere verdien av stående skog med EU.»

«Stortinget ber regjeringen sette i gang et påskogingsprosjekt som gjør at Norge innen 2030 kan bokføre maksimalt tillatt karbonopptak fra nyplanting i tråd med regelverket i LULUCF.»

Hovedvirkemidlet som regjeringen foreslår i Klimameldingen er en dramatisk økning i CO₂-avgiften. Disse medlemmer er bekymret for konsekvensene dette vil kunne få for ulike næringer og for folk flest. CO₂-avgift er et effektivt virkemiddel, samtidig mener disse medlemmer det vil være vanskelig å kunne målrette virkemidlet i omstilling og utvikling av ny teknologi fordi ulike sektorer er forskjellige. Effektiviteten i CO₂-avgiften kan dermed true levedyktigheten til en rekke norske bransjer og bedrifter.

Disse medlemmer fremholder at vi bør være nøytrale til valg av teknologi, men at det er viktig med forutsigbare og langsiktige rammevilkår. Disse medlemmer er motstander av unødvendige forbud og tvang som tiltak for å nå mål om reduksjon i utslipp, som bare fremstår å gjøre hverdagen vanskelig for folk.

Klimameldingen inneholder mange forslag som disse medlemmer mener skaper en umiddelbar bekymring for hvilke konsekvenser planen vil ha for norske bedrifter og norske arbeidfolk. Regjeringen har foreslått å nærmest tredoble CO₂-prisen, noe som vil føre til en økning av bensin- og dieselpriisen til over 20 kroner per liter. Dette mener disse medlemmer vil få særlig store konsekvenser for folk i distriktene som ikke har reelle alternativer til bilen.

Det er også foreslått i meldingen å innføre flere norske særforbud, påbud og avgiftsøkninger som kan true lønnsomheten til våre bedrifter. Disse forslagene mener disse medlemmer vil gå veldig hardt ut over både folk og næringsliv.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, stiller seg bak Parisavtalen. Parisavtalen er den viktigste internasjonale avtalen verden har fått på plass i klimaarbeidet så langt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at kloden står overfor to store, langsiktige kriser – klimakrisen og naturkrisen.

Begge krisene er eksistensielle i sin natur, og de må løses samtidig, ikke ved at løsningen på den ene forverrer den andre. Menneskeskapte klimaendringer, tap av

natur og global oppvarming er den mest alvorlige trusselen mot livsgrunnlaget på jorda. Derfor mener disse medlemmer at natur- og klimapolitikk må være rammen rundt all annen politikk. Klimakrisen kan ikke løses av hver enkelt eller av markedet alene. Å sørge for en omstilling hvor vi kutter utslipp, skaper jobber og reduserer forskjellene, er noe vi bare klarer i fellesskap.

Heldigvis er verden endelig i ferd med å ta utfordringen på langt større alvor enn for bare få år siden. EUs «grønne giv», president Biden om avkarboniseringsplaner i USA og tilsvarende signaler fra ledende asiatiske industriland har ført til at arbeidet for seriøs omstilling og et felles mål om «netto null» i 2050 er i ferd med å bli den nye normalen. Disse mer konkrete planene supplerer de mål verdens land har satt seg i Parisavtalen med konkret, etterprøvbar politikk. Dette er bra for verdens klima, og sender samtidig et viktig signal om hvordan framtidens markeder vil arte seg for et land som Norge med en liten, åpen økonomi.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at en industripolitikk som sikrer økt produksjon og sysselsetting i Norge er god klimapolitikk. Flertallet mener at vi trenger en aktiv stat med en retningsgivende næringspolitikk og vilje til å fordele goder og byrder rettferdig for å lykkes. Klimaendringene løser vi best sammen. Dette gjelder i Norge, i Europa og i resten av verden, og med dette må klimapolitikken settes høyere på dagsordenen på tvers av politiske saksfelt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at det er avgjørende for å lykkes i klimapolitikken at alle får mulighet til å ta klimavennlige valg, uavhengig av økonomi og bosted. Disse medlemmer mener at de som forurenser mest og har mest ressurser, også må bære den tyngste byrden, og de som rammes av klimaendringer, skal få mer støtte av fellesskapet. Forurenser betaler er et hevdvunnet prinsipp i norsk miljøpolitikk. Alternativet til at forurenser betaler er at alle betaler, eller at vi sender regningen videre til de som kommer etter oss. Det ville vært dypt og grunnleggende urettferdig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at vi skal bruke fellesskapets muskler til å kutte utslipp og bevare natur overalt i samfunnet vårt. Jorda må gis videre til neste generasjon i bedre stand enn vi arvet den fra våre forgjengere. Derfor må produksjon og forbruk av varer og tjenester skje på en måte som er rettferdig og bærekraftig. Dette er vår kontrakt med kommende generasjoner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener derfor at Norge har tre store utfordringer:

- Kutte utslipp raskere: Norge er ikke i nærheten av å nå klimamålene i 2030, eller oppnå klimanøytralitet i 2050. Med dagens politikk ender vi på 23 prosent utslippskutt i 2030, som er bare halvparten av regjeringens mål. Dette er en fallitterklæring for høyreregjeringens klimapolitikk.
- Trygge eksisterende og skape nye jobber: I fremtiden vil de tryggeste arbeidsplassene være natur- og klimavennlige. Markedene er i stor endring og etter spør stadig mer fornybart, sirkulært og bærekraftig. Vi må bruke handlingsrommet til å øke vår konkurransekraft. Derfor må vi gi rammevilkår til industri som støtter opp under bærekraftig vekst. Norge er ledende innen viktige næringer som har stor betydning i det grønne skiftet. Det gjelder spesielt maritim, energi, fornybar, marin og prosessindustri. Vi har også et stort potensial innen hydrogen, karbonfangst- og lagring, havvind og sirkulærøkonomi.
- Føre en mer rettferdig klimapolitikk: Klimaendringene rammer hardest de som har minst fra før. Klimaomstillingen skal ikke føre til økte forskjeller. Muligheter og byrder må fordeles rettferdig. Vi må legge til rette for at alle skal ha likeverdige muligheter til å ta klimavennlige valg, uavhengig av økonomi eller bosted.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne understreker at premisset om at klimapolitikken må være rettferdig, ikke kan gå på bekostning av effekten av den samme klimapolitikken. Hensikten med all klimapolitikk er å kutte utslippene nok i raskt nok tempo. En klimapolitikk som ikke sikrer at Norge bidrar med vår rettmessige andel for å kutte utslippene minst i tråd med de globale klimamålene, må betraktes som en mislykket klimapolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at meldingen i utgangspunktet kun skulle omtale ikke-kvotepiktig sektor, men meldingen har også tatt inn områder i kvotepiktig sektor. Disse medlemmer mener med dette at meldingen fremstår litt «hybrid», noe som kan skyldes at regjeringen har forsøkt å tilpasse den til en økende trend der flere land ser kvotepiktig og ikke-kvotepiktig sektor mer i sammenheng, uten at regjeringen fullt ut har tatt konsekvensene av dette. Meldingen legger opp til nasjonale kutt på 45 prosent i ikke-kvotepiktig sektor, men med mulighet for fleksibilitet.

Disse medlemmer mener at ambisjonsnivået i planen må økes og tydeliggjøres. Dette er nødvendig både for å nå Parisavtalens målsetninger, og for å lykkes med å omstille økonomien til et marked som endrer seg raskt i tråd med skjerpet klimapolitikk. Klimaomstillingen er særlig viktig for å styrke konkurransekraften og verdiskaping i norsk næringsliv og for å legge til rette for varige, trygge grønne arbeidsplasser.

Disse medlemmer legger Norges klimamål til grunn og at Norge skal bidra til store utslippskutt i andre land, samtidig som vi oppfyller våre egne klimamål.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at vi må kutte 55 prosent av de norske klimagassutslippene målt mot 1990 innen 2030, som en del av våre forsterkede mål under Parisavtalen. Denne forpliktelsen mener disse medlemmer skal gjelde hele økonomien og alle sektorer og klimagasser. I 2050 skal Norge være karbonnøytralt. Derfor må vi sørge for fremtidig verdiskaping og inntekter til fellesskapet som samsvarer med disse målene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at Norge skal oppfylle disse målene gjennom samarbeid med EU i tråd med klimaavtalen mellom Norge, EU og Island, uten at de fleksible mekanismene tas i bruk.

Disse medlemmer mener at Norge skal fortsette å bruke FNs etablerte metode for beregning av utslipp. Dette betyr at økt opptak i skog ikke skal trekkes fra selve klimagassutslipp-regnskapet. Disse medlemmer mener det er avgjørende at Norge sikrer karbonlageret vi har i norsk skog, men det må regnes separat. Disse medlemmer viser til at prinsippet bak FNs beregning metode handler om at land med mye skog skal bidra like aktivt til utslippskutt som andre og at vi i framtida vil trenge mer natur og mindre utslipp. Derfor mener disse medlemmer at vi må både styrke naturens evne til karbonbinding samtidig som vi utvikler lavutslippsteknologi.

Tydelige mål og konkrete virkemidler er viktig ikke minst for norsk næringsliv. Disse medlemmer viser til at hvis Norge regner inn skog i klimaregnskapet uten samtidig å øke de samlede ambisjonene kraftig i prosent, betyr det at Norge i praksis senker sine forpliktelser. Det vil være brudd på Parisavtalens bestemmelser og FNs klimakommisjon, og vi risikerer å gå glipp av den omstillingsimpulsen andre land får. Skulle vi opprettholdt våre gjeldende ambisjoner og samtidig trukket fra karbonbinding i skog måtte vi justere opp ambisjonsnivået til opp mot 90 prosent kutt sammenlignet med 1990. Her er det svært viktig at vi blir enige om å stå fast på gjeldende regnemetode.

Disse medlemmer viser til at klimakrisen er akutt og livstruende. Utslippene både i Norge og i verden må kuttes raskt og mye hvis man skal ha noe reelt håp om å begrense den globale oppvarmingen til 1,5 grader C sammenlignet med førindustriell tid.

Klimakrisen er en underliggende driver for mange av problemene verden sliter med i dag, og den rammer skjevt. Hvis man ikke klarer å kutte utslippene raskt nok vil det føre til redusert matproduksjon, mer sult, mer tørke, mer flom, større naturødeleggelser og flere klimaflyktninger. Deler av den verden vi kjenner i dag kan bli ubeboelig, med de dramatiske konsekvensene det vil ha.

På tross av dette velger regjeringen å legge fram en plan som bare skal kutte utslippene med 45 prosent i ikke-kvotepiktig sektor innen 2030, etter at den har lagt fram sitt siste statsbudsjett. Det er, etter disse medlemmers syn, for lite og for sent.

Siden det samlede kutt målet for Norge er 50–55 prosent sammenlignet med 1990-nivå, overlater regjeringen en større andel av kuttene til kvotepiktig sektor. For kvotepiktig sektor er imidlertid klimameldingen nærmest blottet for tiltak, utover at det legges opp til en økning av CO₂-avgiften på sokkelen.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at Miljøpartiet De Grønnes landsmøte skal behandle nytt arbeidsprogram for perioden 2021–2024, med forslag om å øke Norges kutt mål for 2030 til 80 prosent, som forventes å bli vedtatt.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise klimaplaner som utreder hvilke tiltak som må gjennomføres for å redusere klimagassutslippene med 80 pst. innen 2030 sammenlignet med 1990.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at også i ikke-kvotepiktig sektor er klimaplanen svak. Disse medlemmer støtter det viktigste enkeltgrepet i meldingen, nemlig å øke CO₂-avgiften fram mot 2030 til minst 2 000 kroner per tonn CO₂. Men et slikt grep vil ikke på noen måte være nok alene til å omstille samfunnet. Det trengs flere og langt sterkere virkemidler.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at klimaplanen ikke trekker koblinger mellom vekst i veitrafikk og økte utslipp. Meldingen inneholder ingen satsing på sykkelveier eller kollektivtransport. Det nevnes ikke at måten man planlegger og utvikler byer og tettsteder på kan øke transportbehovet, føre til nedbygging av karbonrik myr, eller ødelegge verdifulle

naturområder som bidrar til å dempe konsekvenser av ekstremvær.

Disse medlemmer merker seg for øvrig at regjeringen i liten grad er villig til å bruke penger på omstillingstiltak for industri, transport og husholdninger. Videre mener disse medlemmer at tiltakene som foreslås innenfor blant annet utbygging av infrastruktur for elbiler, energieffektivisering i bygg, biogass, anleggsvirksomhet, matsvinn og kostholdsendringer ikke er tilstrekkelige.

Klimaplanen har heller ingen tiltak for olje- og gassnæringen, bortsett fra å øke CO₂-avgiften til et nivå som gjør at summen av kvoteprisen og CO₂-avgiften skal være 2 000 kroner per tonn i 2030. Disse medlemmer mener dette på langt nær er tilstrekkelig. Verden har allerede funnet mer olje og gass enn man kan brenne hvis den globale oppvarmingen skal begrenses til 1,5 grader. Det betyr i praksis at mye av den oljen og gassen man har funnet, må bli liggende. Alternativet er å satse på at den globale klimapolitikken mislykkes.

Klimameldingen legger til grunn at summen av kvotepris og CO₂-avgift skal være 2 000 kroner i 2030. Disse medlemmer mener CO₂-avgiften på sokkelen må økes minst til samme nivå som den generelle CO₂-avgiften, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at CO₂-avgiften på sokkelen skal økes til minst samme nivå som den generelle CO₂-avgiften, uavhengig av kvoteprisen.»

Disse medlemmer understreker at klimakrisen er global. Våren 2019 samlet over 60 000 barn og unge seg i norske gater og krevde blant annet 65 mrd. kroner årlig de neste årene til klimafinansiering i u-land. Tallet er basert på en beregning fra Stockholm Environment Institute av hva som vil være Norges rettmessige andel av den globale klimafinansieringen som trengs, gitt vår velstand og våre bidrag til klimakrisen med vår olje.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis forslag fremmet i Stortinget 23. mars 2021 om en opptrapping av norske bidrag til internasjonal klimafinansiering. Dette medlem viser til at det der foreslås at regjeringen kommer med en egen stortingsmelding om norsk klimafinansiering og at regjeringen kommer med forslag til hvordan Norge kan trappe opp sine bidrag, i tråd med vårt rettmessige ansvar.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Dokument 8:117 S (2018–2019), der dette medlem foreslo en rekke tiltak for å innfri klimastreikernes krav, inkludert kravet om å bidra med 65 mrd. kroner til finansiering av klimatiltak i utviklingsland.

2.3 Klimamål og ambisjoner

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti understreker at klimaplanen viser hvordan regjeringen vil nå det norske klimamålet om 50–55 prosent kutt i 2030 sammenlignet med EU, der målet skal nås i samarbeid med EU. Norges nasjonale forpliktelse for ikke-kvotepliktig sektor er 40 prosent. Regjeringen Solberg vil overoppfylle denne forpliktelsen, og planlegger for å kutte 45 prosent av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor. Disse medlemmer påpeker at det planlegges for at disse utslippskuttene skal tas i Norge, men at fleksible mekanismer kan tas i bruk dersom det blir strengt nødvendig. Meld. St. 13 (2020–2021) viser hvordan målet kan nås med innenlandske reduksjoner i løpet av de neste ti årene, uten å bruke fleksible mekanismer.

Disse medlemmer viser til at Norge har en avtale med EU om felles oppfyllelse av klimamålet. EU har forsterket sitt klimamål til 55 prosent. Ved å gjennomføre klimaplanen for ikke-kvotepliktig sektor, delta i det europeiske kvotemarkedet og forsterke innsatsen i skog- og arealbrukssektoren, skal Norge nå klimamålet for 2030. Videre ønsker disse medlemmer å påpeke at regjeringen tar sikte på å legge fram klimameldinger jevnlig, neste gang i 2024.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets foreslåtte klimamål om 55 prosent for hele økonomien. Disse medlemmer viser til at EU har et felles klimamål, og melder inn et felles nasjonalt fastsatt bidrag under Parisavtalen. Hvert EU-land skal ikke oppfylle et mål om netto-utslippsreduksjon på minst 55 prosent, det er EU som skal oppfylle dette målet i fellesskap. Disse medlemmer påpeker at det å vedta et identisk klimamål som EU, i realiteten ville være en svekkelse av det norske klimamålet. Videre viser disse medlemmer til at dersom man kun skal sette et 55 prosents mål for hele økonomien, med samme tellemåte for utslipp som Norge i dag følger, vil det stride mot intensjonen om å delta i det europeiske kvotesystemet for å sikre norske industribedrifter like konkurransevilkår som europeiske konkurrenter. Disse medlemmer påpeker at det europeiske kvotesystemet er et velfungerende virkemiddel for utslippsreduksjoner og innfrielse av vårt norske klimamål. På EU-nivå gikk utslippene i kvotepliktig sektor ned med 9 prosent fra 2018 til 2019. Disse medlemmer understreker at vi bør ha ambisjoner å gjennomføre utslippsreduksjoner i norsk kvotepliktig industri med virkemidler som styrker, ikke svekker, norsk konkurransekraft. Disse medlemmer viser til at klimaplanen til regjeringen peker ut en slik kurs.

Disse medlemmer anbefaler derfor at Norge bevarer sitt totale klimamål på 50–55 prosent av utslippene, og at den ikke-kvotepliktige andelen av dette tilsvarer 45 prosent kutt. Den ambisjonen for ikke-kvote-

pliktig sektor er en overoppfyllelse av forpliktelsen under gjeldende EU-regelverk.

Disse medlemmer viser til at Stortinget ga sitt samtykke til Parisavtalen i 2016. I Parisavtalen ligger det en rettslig forpliktelse å melde inn nye klimamål hvert femte år. Grunnloven krever ikke at regjeringen trenger aktivt vedtak om det forsterkede målet av Stortinget. For øvrig er målene omtalt i revidert nasjonalbudsjett i 2019 og 2020, der Stortinget hadde anledning til å komme med merknader. Disse medlemmer gjør oppmerksom på at verken Senterpartiet eller andre partier benyttet denne anledningen til å kommentere saken.

Revidert nasjonalbudsjett 2020 svarer dessuten ut anmodningsvedtak nr. 895 fra 2016:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak til Stortinget om Norges endelige nasjonalt fastsatte bidrag for perioden 2021-2030 så raskt som mulig etter at forhandlingene med EU om felles oppfyllelse er avsluttet, og i god tid før fristen for innmelding av slike bidrag i 2020.»

Videre ønsker disse medlemmer å vise til at det forsterkede målet ble omtalt i klimalovrapporteringen i Klima- og miljødepartementets Prop. 1 S (2020–2021) hvor det ble vist til klimalovens § 5 som krever av regjeringen hvert femte år legger frem oppdatert klimamål for Stortinget. Heller ikke her ble målet tatt opp i behandlingen av Stortinget.

Disse medlemmer mener derfor at det ikke er riktig å si at det ikke har blitt lagt til rette for dialog om målet, og at målet ikke er forankret i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil påpeke at regjeringens forslag til klimaplan kun reduserer Norges totale innenlandske utslipp med ca. 30 pst. i 2030, relativt til 1990. Disse medlemmer viser til at regjeringens egne klimamål og regjeringens innmeldte forpliktelser etter Parisavtalen er på 50–55 pst. utslippskutt i 2030, relativt til 1990.

Disse medlemmer vil understreke at regjeringen ikke har begrunnet hvordan deres forslag til klimamål for Norge kan sies å være i tråd med målet om å redusere oppvarmingen til 1,5 grader, eller hvordan den foreslåtte klimapolitikken kan sies å være «vår høyeste mulige ambisjon», slik Parisavtalen krever. Disse medlemmer mener regjeringens klimaplan ikke kan sies verken å være «vår høyeste mulige ambisjon», eller vil være et tilstrekkelig norsk bidrag til å begrense oppvarmingen til 1,5 grader.

Disse medlemmer mener det er et stort behov for ytterligere klimatiltak i flere sektorer. Disse medlemmer vil derfor fremme en rekke forslag for å styrke klimameldingen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet konstaterer at regjeringen i februar 2020 sendte ut en pressemelding og varslet at regjeringen hadde meldt inn et forsterket klimakutt under Parisavtalen med mål om 50–55 prosent i samme tidsperiode for hele økonomiene i 2030.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet støtter et slikt mål for den overordnede økonomien.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen ikke på noe tidspunkt har lagt til rette for dialog og forankring med Stortinget i forbindelse med at forsterket klimamål ble meldt inn. Disse medlemmer kan heller ikke se at regjeringen i forslag til Klimaplan 2030 har lagt fram eller begrunnet et forslag om forsterket klimamål. Disse medlemmer antar derfor at regjeringen vil foreslå forsterket klimamål i forbindelse med varslet sak om Endringer i klimaloven (klimamål for 2050 og 2030), som ble sendt på høring med høringsfrist 10. mars 2021.

Slik disse medlemmer ser det er rekkefølgen i behandlingen av disse sakene uheldig, og fører til at selve måldiskusjonen kommer sist og at behandlingen av de ulike tiltakene for å redusere klimagassutslippene skjer gjennom klimameldingen, uten en avklaring av hva det overordnede målet for norsk klimapolitikk skal være i 2030. Samtidig er det kjent at EU har satt i gang en høringsprosess som omfatter mulige endringer på alle regelverkene som påvirker hvordan utslipp beregnes og regnskapsføres i gjennomføringsavtalen Norge har inngått med EU. Det er dermed, slik disse medlemmer ser det, en rekke vesentlige avklaringer som ikke er gjort når Stortinget skal behandle Klimaplan 2030.

Disse medlemmer forventer at regjeringen jobber for å påvirke regelverksendringene som er til behandling i EU slik at utfallet blir best mulig for våre nasjonale interesser. I en slik sammenheng er det etter disse medlemmers syn særlig avgjørende hvordan regelverket for skog- og landarealer utformes, og hvilke konsekvenser det får for forvaltningen av norske naturressurser.

Disse medlemmer viser til at EUs klimamål for 2050 er karbonnøytralitet; at utslippene ikke er større enn karbonopptaket. Disse medlemmer merker seg at regjeringen har sendt på høring et forslag om at Norges mål for 2050 skal være at utslippene reduseres i størrelsesorden 90 til 95 pst. fra utslippsnivået i referanseåret 1990.

Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til Miljødirektoratets giengivelse av FNs spesialrapport om 1,5 grader global oppvarming, hvor det går frem at, sitat:

«I 2050 må utslippene av CO₂ være netto null. Begrepet netto null brukes for å vise at det må fjernes minst like mye CO₂ fra atmosfæren som det slippes ut,

ettersom det ikke er realistisk å fjerne absolutt alle utslipp.»

Disse medlemmer mener at våre framtidige klimaforpliktelser må utformes slik at opptak av karbon på skog og landarealer inkluderes på en måte som gir optimal langsiktig forvaltning av landarealene i Norge, størst mulig opptak av karbon i et langsiktig perspektiv, samt sikre tilgang på fornybart og bærekraftig virke som kan brukes til å erstatte energiproduksjon og materialer med større klimagassutslipp.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ved oppdatering av klimaloven legge fram en vurdering av hvilke konsekvenser det vil ha at Norges mål for 2050 er et mål om et «lavutslippssamfunn» framfor et «klimanøytralt samfunn», samt et forslag til hvordan opptak i skog og landarealer kan inkluderes i Norges klimamål for 2030 og 2050.»

«Stortinget ber regjeringen om å redegjøre for hvordan de ulike endringene i strukturen i EUs klimaregelvek vil kunne påvirke de norske klimamålene og gjennomføringen av disse.»

Disse medlemmer legger til grunn at hovedandelen av klimamålene skal nås ved hjelp av kutt innenlands, samtidig som Norge ikke frasier seg avtalens mulighet til bruk av fleksible mekanismer. Mulig bruk av fleksible mekanismer kan, slik disse medlemmer ser det, ikke avgjøres før det er foretatt en politisk behandling av Norges klimamål for 2030 og 2050, samt klarlagt hvilke konsekvenser et nytt klimaregelvek fra EU eventuelt vil få for Norge.

Disse medlemmer viser til at vi har en juridisk forpliktelse til å kutte 40 pst. av de ikke-kvotepliktige utslippene i samarbeidsavtalen med EU og at dette målet også er meldt inn til FN. Disse medlemmer registrerer at regjeringen i Klimaplan 2030 opererer med to ulike sett av mål for ikke-kvotepliktig sektor, både det målet vi er juridisk forpliktet til og et slags politisk mål om 45 pst. kutt i ikke-kvotepliktig sektor. Disse medlemmer anser det naturlig å forholde seg til det målet som vi er juridisk forpliktet til å oppfylle. Disse medlemmer mener det ikke vil være riktig å ta stilling til noen økt forpliktelse i ikke-kvotepliktig sektor før vi kjenner til hva de nye klimareglene i EU vil innebære og hvilke konsekvenser disse eventuelt vil få for Norge.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er avgjørende at Norge tar sitt moralske ansvar for utslippene av klimagasser i Norge. Men i tillegg er det viktig av hensynet til norske arbeidsplasser og fremtidig verdiskapning at vi utvikler et næ-

ringsliv basert på nullutslippsløsninger. Hvis vi ikke går foran og utvikler fremtidens miljøløsninger, vil andre land gjøre det. Dette medlem vil vise til Sosialistisk Venstrepartis plan for et rettferdig grønt skifte (grønn ny deal). Her vises det hvordan Norge kan kutte utslipp, skape arbeidsplasser og sikre en rettferdig fordeling av makt og rikdom. Ved å åpne for utstrakt bruk av kvotekjøp og de fleksible mekanismene i avtalen med EU, finansierer vi omstillingen der, framfor å sikre at omstillingen skjer her.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke klimamålet til å redusere Norges totale utslipp med minst 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 1990.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om ikke å benytte muligheten til å gjennomføre engangsoverføringen på om lag 6 millioner tonn utslippsenheter fra kvotepliktig til ikke-kvotepliktig sektor.»

«Stortinget ber regjeringen avstå fra å ta i bruk bilaterale avtaler om kjøp av utslippsenheter for ikke-kvotepliktig sektor i EU-land som erstatning for utslippsreduksjoner i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at klimamålene nås gjennom nasjonale utslippskutt, uten kjøp av kvoter fra EU.»

«Stortinget ber regjeringen øke klimamålet til at Norge skal være fossilfritt innen 2040, og legge fram en plan som viser hvordan vi kan oppnå negative utslipp innen 2040. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til oppdatert utslippsbudsjett i tråd med Stortingets vedtak om klimamål.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere virkemiddelbruken i klimaplanen undervegs, og justere den ved behov, sett i lys av hvordan Norge ligger an til å nå klimamålet for 2030.»

2.4 Rettferdig omstilling

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener at i fremtiden vil de tryggeste arbeidsplassene være natur- og klimavennlige. Norge har de beste forutsetningene for å bygge ny, klimavennlig industri basert på ren, norsk energi. Mange av løsningene på klimautfordringene ligger i industrien. Derfor spiller dagens industriarbeidere en nøkkelrolle i å skape morgendagens utslippsfrie arbeidsplasser. Norge har menneskene, kompetansen og teknologien som framtidens grønne markeder vil etterspørre, og vi har en industri som kan bruke ren, norsk energi, og som kan resirkulere langt mer av ressursene enn i dag. Våre fagfolk kan utvikle nye, gode jobber og klimaløsningene verden trenger, og de er godt i gang – f.eks. innen karbonfangst og -lagring, hydrogen, havvind, grønn skipsfart og batteriteknologi. Flertallet mener derfor at vi må legge til rette for å utvikle eksisterende arbeidsplasser og skape nye, gjennom å satse på kompetanse og investere i grønn teknologi.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at en rettferdig klimapolitikk handler om å legge til rette for at vanlige folk i hele Norge skal ha lik mulighet til å leve bærekraftig, sirkulært og fornybart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at skatte- og avgiftspolitikken må sørge for at økte miljøavgifter ikke rammer skjevt og treffer de som har minst hardest.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at klimaomstillingen skal gjennomføres av og med folk. På veien mot nullutslippsframtida må det legges til rette for grønn vekst i eksisterende og nye næringer, og forskjellene skal holdes nede.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, har merket seg at klimameldingen ikke omtaler arbeidstakernes rolle i klimapolitikken. Flertallet viser til Den internasjonale arbeidsorganisasjonen, som mener at arbeidstakerrettigheter, kompetanse og sosial dialog må stå i sentrum for en rettferdig omstilling. Trygghet for arbeid og velferd skapes gjennom investering i klimavennlig teknologi og lavutslippsløsninger i industri og samfunn, etter- og videreutdanning og rettferdig fordeling av muligheter og byrder. Respekt for arbeidstakerrettigheter og menneskerettigheter er i kjernen av dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at samarbeidet med EU om å kutte utslipp er avgjørende for å nå målene i Parisavtalen. Disse medlemmer viser til EUs grønne giv, som er et omfattende program for å forsere overgangen til en fornybar og sirkulær økonomi i Europa, og til å gjøre dette til en ledende drivkraft i konkurransen om framtidens teknologiske løsninger og framtidens verdiskapning. Norge bør knytte seg så nært som mulig til dette transformative programmet.

Disse medlemmer viser til at EUs grønne giv vil bruke lovgivning, reguleringer og offentlig-privat investeringspartnerskap som mekanismer for omstilling. Den europeiske klimaloven skal bidra til at alle lover og budsjett bringes i samsvar med 2050-målet. Disse medlemmer har merket seg at Europakommisjonen allerede har utviklet og rullet ut en rekke detaljerte handlingsplaner og strategier for områder som sirkulærøkonomi, industri, biologisk mangfold, transport og energiproduksjon. Satsingene er konkrete og ambisiøse, noe som trolig vil føre til store endringer i vårt største marked det neste tiåret.

Disse medlemmer har merket seg at EUs grønne giv berører alle sektorer av den europeiske økonomien, og vil føre til store forandringer i det europeiske markedet. Norge er knyttet til EU og det indre markedet gjennom EØS. Hovedtyngden av Norges fastlandseksport går til EU. Da Norge er en del av det europeiske kvotemarkedet, betyr dette at når EU skjerper målene bør vi gjøre det samme. Det betyr også at det blir lettere for oss selv å skjerpe egne mål, da en strammere klimapolitikk ikke på samme måte vil føre til handelslekkasje som hvis vi sto alene om det grønne skiftet. Slik det europeiske markedet utvikler seg nå er det tydelig at det vil være varer og tjenester som fremmer en grønn og ressurseffektiv omstilling og som har lavt eller null klimaavtrykk som vil vinne frem.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har merket seg at regjeringen i Meld. St. 13 (2020–2021) viser til at etter klimaavtalen med EU skal målet nås gjennom nasjonale utslippskutt, og at fleksibilitetsmekanismene i EUs regelverk kun skal benyttes hvis det er strengt nødvendig. Disse medlemmer mener at Norge skal avstå fra å ta i bruk bilaterale avtaler om kjøp av utslippsenheter for ikke-kvotepiktig sektor i EU-land som erstatning for utslippsreduksjoner i Norge.

I denne sammenheng viser disse medlemmer til behandlingen av Prop. 94 S (2018–2019) om samtykke til innlemmelse i EØS-avtalen om en felles oppfyllelse med EU av utslippsmålet for 2030 og Innst. 401 S (2018–2019) og forslag som ble fremmet fra komiteens

medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

«Stortinget forutsetter at regjeringen legger opp til at Norges ikke-kvotepliktige utslipp skal reduseres gjennom nasjonale tiltak og ikke gjennom bruk av de fleksible mekanismene i avtalen, og at det legges en plan for det. Dersom regjeringen velger å inngå bilaterale avtaler om kjøp av utslippsenheter for ikke-kvotepliktig sektor i andre EU-land, som erstatning for utslippsreduksjoner i Norge, må det dokumenteres at disse midlene brukes til nye klimatiltak som faktisk kutter utslippene i disse landene, og sikre at dobbelttelling av utslippskutt i landene unngås».

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at spørsmålet ikke lenger er hvorvidt vi skal ha klimapolitikk, men hvilken klimapolitikk som virker best. Disse medlemmer mener at dette må innebære en politikk som gjør at vi kan bruke de fordelene vi har i Norge, samtidig som den skal være tuftet på et prinsipp om rettferdig geografisk, sosial og økonomisk fordeling av fordeler og byrder. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet lenge har pekt på at avgifter som legges på dem som ikke har alternativer, for eksempel økte drivstoffavgifter for dem som ikke har råd til el-bil eller har mulighet til å bruke kollektivtransport, ikke er god klimapolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener en god klimapolitikk må ta hensyn til de forskjellene som er i landet vårt, og legge til rette for at alle får tilgang til klimavennlige løsninger og teknologi. Disse medlemmer viser til at dette er viktig for klimapolitikkenes legitimitet og oppslutning i befolkningen. Disse medlemmer mener at det å lykkes i klimapolitikken også handler om at alle drar i samme retning og får til de kuttene som Norge trenger å gjøre, og vil understreke at vi fortsatt skal være et land med spredt befolkning og aktivitet og utvikling i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke at det handler om politisk vilje hvorvidt klimapolitikken gjør det mulig å nå utslippsmålene våre på en måte som er praktisk gjennomførbar, rettferdig og basert på mulighetene som ligger i naturressursene våre. Disse medlemmer er enige i de internasjonalt fastsatte og avtalte målene om utslipp som Norge har forpliktet seg til, men mener at hvert land må kunne ha en selvstendig politikk og fremgangsmåte for å nå disse.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil i den sammenheng peke på at avgifter som legges på dem som ikke har alternativer, slik som økte driv-

stoffavgifter for de som ikke har råd til elbil eller annet nullutslippsalternativ, ikke har mulighet til å bruke kollektivtransport eller tilgang på ladeinfrastruktur i sitt boområde, er eksempler på hva som ikke er god og samlende klimapolitikk. Disse medlemmer vil understreke at man ikke må straffe folk for å ikke benytte klimavennlige alternativer der dette ikke finnes eller hvor dette er så vanskelig å gjennomføre i praksis at det ikke fremstår som et faktisk alternativ. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet vil jobbe for en klimapolitikk der det er enkelt å velge klimasmart uten virkemidler som gjør hverdagen dyrere og vanskeligere for folk. Det har etter disse medlemmers syn aldri vært viktigere å dyrke frem de grønne alternativene enn det er akkurat nå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det mest grunnleggende for klimapolitikken må være resultatet, nemlig at klimautslippene går ned. Flertallet vil i den sammenheng peke på at det er et særlig behov for fokus på å få ned utslippene i transportsektoren, utvikle lavutslippsteknologi i industrien, satse offensivt på CO₂-håndtering og styrke Norges rolle som leverandør av fornybar energi. Flertallet mener det er avgjørende for fremtiden at man legger vekt på virkemidler som kan dreie økonomien fra klassisk, forbruksbasert og lineær økonomi over i en kretsløpsbasert økonomi.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen og Fremskrittspartiet i 2020 innførte veibruksavgift på alt biodrivstoff. Avgiftsøkningen har gjort det dyrere å velge klimavennlig, og fjerner et av de mest kostnadseffektive klimatiltakene for veitrafikken. Disse medlemmer viser videre til at beregninger fra transportnæringen og drivstoffelskapene høsten 2019 viste at effekten av denne avgiftsøkningen sannsynligvis vil være 700 000 tonn CO₂ i økte klimagassutslipp fra transportsektoren. Disse medlemmer mener dette er en avgiftsøkning som virker stikk i strid med det som burde være målet i klimapolitikken, og viser til disse partiets alternative statsbudsjett for 2021 hvor det foreslås å fjerne veibruksavgiften på biodrivstoff utover omsetningskravet, samtidig som det foreslås å redusere veibruksavgiften på øvrig biodrivstoff.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet, i motsetning til det som i årevis har vært politikken til regjeringen og Fremskrittspartiet, går mot avgifter som straffer folk for å ha dårlig råd, eller for å bo der de bor. Økningene i bensin- og diesellavgiftene som er gjennomført de siste åtte årene, er etter disse medlemmers syn skadelige for

næringslivet og urettferdig for folk som ikke har mulighet til å kjøre kollektivt. Man får ikke et grønt skifte av rød bunnlinje, og avstanden til nærbutikken blir ikke mindre av at man må betale mer for å komme dit. Disse medlemmer viser til at en gjennom redusert avgift på biodrivstoff slik det ligger inne i Senterpartiets alternative budsjettforslag for 2021, kan bidra til at pumpeprisen på bensin og diesel kan reduseres med ca. 20 øre per liter i snitt. I stedet for pisk, som regjeringen hittil har brukt langt oftere enn gulrot, ønsker Senterpartiet å gi positive insentiver til å velge grønnere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at disse partier ønsker å tilrettelegge for bruk av kollektive transportmidler for folk flest bl.a. gjennom utbygging av pendlerparkering ved kollektivknutepunkter, økte jernbaneinvesteringer og å redusere avgiftene på å reise kollektivt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringens politikk har gjort grønne transportalternativer både mer tilgjengelig, attraktive og billigere for folk. Elbilfordelene har blitt opprettholdt over tid, og gitt folk forutsigbarhet og trygghet til å erstatte fossilbiler med elbiler i hele landet. Dermed har også bruktbilmarkedet blitt større også for elbiler. Videre er ladeinfrastrukturen blitt kraftig utbygget siden 2013, og regjeringen har sørget for et stort løft for kollektivtilbudet i hele landet. Det har ført til 28 pst. økning i reisende med kollektivtrafikk siden 2013.

Disse medlemmer viser til regjeringens tiltak for å redusere bruk av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko. Senterpartiets og Arbeiderpartiets forslag om å fjerne veibruksavgiften på biodrivstoff utover omsetningskravet, vil trolig ikke bidra til økt omsetning av avansert biodrivstoff eller etterspørsel etter norskprodusert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff vil fortsatt være vesentlig dyrere enn både fossilt drivstoff og konvensjonelt biodrivstoff. Det er derfor stor risiko for at en fjerning av veibruksavgiften utover omsetningskravet vil føre til en stor økning i bruk av palmeolje, noe disse medlemmer ikke ønsker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil understreke at hensikten med all klimapolitikk er å kutte utslippene nok i raskt nok tempo. En klimapolitikk som ikke sikrer at Norge bidrar med vår rettmessige andel for å kutte utslippene minst i tråd med de globale klimamålene, må betraktes som en mislykket klimapolitikk.

Disse medlemmer minner om at klimaendringer er grunnleggende urettferdige. Verden står midt i en eskalerende klima- og naturkrise og har ni år

på å halvere utslippene. De globale klimamålene handler ikke bare om et papir undertegnet i Paris. Ambisjonene i Parisavtalen er forhandlet fram på bakgrunn av vitenskapelig dokumentert kunnskap om den globale oppvarmingens påvirkning på kloden. En effektiv og ambisiøs nok klimapolitikk handler derfor om å ikke overskride temperaturer som truer liv, helse og matsikkerhet over hele verden.

Antallet klimaflyktninger i verden er i vekst. Hver dag er det barn som ikke får mat på grunn av tørke. Hver dag er det familier som må legge ut på flukt på grunn av flom. En klimapolitikk som ikke virker, er derfor en grunnleggende urettferdig klimapolitikk.

Disse medlemmer viser til at konsekvensene av miljøforurensning med høye klimagassutslipp rammer skjært også i Norge. I Groruddalen, Drammen, Trondheim og mange andre byer i Norge er det familiene med dårligst råd som må bo helt inntil motorveien og som får helseproblemer på grunn av støy og svevestøv. Overalt i verden er det dem som har minst fra før som mister fotfestet når uforutsigbare endringer rammer på nye måter. I Norge kan det være alenemoren som ikke hadde råd til å forsikre huset mot vannskader i kjelleren. I Asia er det de som bor mest utsatt til som mister livet når de tropiske stormene kommer oftere og blir sterkere.

Disse medlemmer minner om at det er lett å glemme denne helt grunnleggende sosiale urettferdigheten i klimakrisen i seg selv, når en diskuterer hva som er rimelig eller rettferdig klimapolitikk i et land som Norge. Det er også lett å glemme at en gjennomsnittlig, norsk lønnsinntaker er en del av verdenseliten, tross alt, og at Norge på grunn av vår velstand er mer omstillingsdyktig enn de fleste andre land.

Disse medlemmer vil understreke at hovedpoenget med miljøavgifter er at de skal gi atferdsendring som kutter utslipp, og at det ikke vil være mulig å kutte nok utslipp innen 2030 uten å gjøre det dyrere å forurense, samtidig som man gjør det enklere og billigere å velge miljøvennlig. Det er derfor viktig å unngå miljøavgifter som er for lave til å påvirke beslutningene vi tar, og kun blir en vedvarende inntekt til staten som kun virker symbolsk på utslippene.

Disse medlemmer understreker at det er viktig å sikre bred oppslutning om klimatiltak, og at politikken ikke skal oppleves som urimelig. Disse medlemmer vil imidlertid understreke at kunnskapen om hvordan klimaendringer truer frihet og velferd for både barna våre og de mest sårbare i verden, er stor i Norge. Politiske ledere som ønsker å være tydelige på hva som trengs, og hvorfor vi må gjøre det i dette avgjørende tiåret, har derfor i utgangspunktet stort handlingsrom og høy tillit. Dette handlingsrommet blir imidlertid mindre, dersom befolkningen villedes til å tro at sentrale

virkemidler i klimapolitikken, som CO₂-avgift, er symbolpolitikk uten reell virkning.

Disse medlemmer vil understreke at det å redusere økonomiske forskjeller er et selvstendig mål for politikken, som først og fremst påvirkes av andre viktige politiske beslutninger enn miljøavgifter. Å holde miljøavgifter så lave som mulig for å hindre sosial ulikhet er derfor et lite treffende virkemiddel.

Disse medlemmer viser til at en rekke ulike undersøkelser bekrefter at personer med høy inntekt, både i Norge og andre land, generelt har langt høyere klimafotavtrykk enn personer med lav inntekt, på grunn av generelt høyere forbruk og flere lange reiser. Disse medlemmer mener derfor at flate miljøavgifter i seg selv ikke er sosialt urettferdig eller urimelig, så lenge en også fører en samlet politikk som utjevner økonomiske forskjeller og ikke gjør at de som allerede har minst, eller som av andre grunner ikke kan velge miljøvennlige alternativ, kun får økte utgifter uten å bli kompensert eller få mer økonomisk handlingsrom på andre måter.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det først og fremst er et mer progressivt skattesystem og gode felles velferdsordninger som skal sikre at de med lave inntekter ikke rammes uforholdsmessig hardt av økte miljøavgifter. En rapport som SSB publiserte i september 2020 peker dessuten på hvordan de 1 prosent rikeste i Norge disponerer rundt 10 prosent av inntektene i landet, og at de rikeste i Norge betaler kun et sted mellom 10 og 20 prosent skatt på den samlede inntekten sin. Å sette slike nasjonale og globale skattehull er derfor et viktig tiltak for å sikre inntekter til velferdsstaten som kan utjevne forskjeller, og hindre urettferdighet som forsterkes med økonomiske og sosiale forskjeller.

Samtidig erkjenner disse medlemmer at økt CO₂-avgift, selv om det er et målrettet, effektivt og helt nødvendig virkemiddel, kan ha store økonomiske konsekvenser for enkeltgrupper. En måte å løse dette på kan være å betale ut deler av provenyet fra økt CO₂-avgift tilbake til befolkningen, etter en modell der det både tas hensyn til geografi og sosiale forskjeller. På den måten opprettholder og styrker man incentivet til å redusere både lokal forurensning og klimagassutslipp, samtidig som man reduserer den økonomiske belastningen for lavinntektshusholdninger og bosatte i distriktene som er mest avhengige av bil i hverdagen.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og foreslå en modell for såkalt karbonavgift til fordeling, der provenyet fra den økte CO₂-avgiften på bensin og diesel betales ut igjen til alle innbyggere som en klimabelønning. Det

skal tas geografiske og sosiale fordelingshensyn i graderingen av utbetalingen.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for en forutsigbar opptrapping av miljøavgifter, og en bruk av inntektene fra avgiften, som sikrer nødvendig effekt og samtidig oppslutning i befolkningen til miljøavgifter som klimapolitisk virkemiddel, og som oppleves sosialt og geografisk rettferdig.»

2.5 Grønn omstilling av Norge

Hydrogen

Komiteen viser til at hydrogen og ammoniakk byr på spennende muligheter for Norge, både som energinasjon og teknologinasjon. Hydrogen er en energibærer som har betydelig potensial til å bidra til å redusere utslipp, lokalt, nasjonalt og globalt, og til økt verdiskaping og antall jobber i norsk næringsliv.

Hydrogen må produseres med ingen eller svært lave utslipp for å være en lav- eller utslippsfri energibærer. Komiteen viser til at Klimakur 2030 påpeker at for noen sektorer er teknologien for hydrogen umoden, dette gjelder blant annet i maritim transport og tungtransport. Derfor mener komiteen det er viktig å øke antall pilot- og demonstrasjonsprosjekter i Norge, og gjennom dette bidra til teknologiutvikling og kommersialisering. Det er mange spennende prosjekter på gang i hele landet. Komiteen viser til Veidekkes kontraheering av to hydrogendrevne lasteskip, Equinors kontraheering av første forsyningsskip på utslippsfri ammoniakk, og Wilhelmsens Topeka-hydrogenprosjekt. Videre ønsker komiteen å fremheve at Moen Verft i januar 2021 ble bevilget 28 mill. kroner fra PILOT-E for å utvikle oppdrettsnæringens første hydrogenbåt. Det skal utvikles og realiseres en hydrogenelektrisk arbeidsbåt til havbruksnæringen og en komplett løsning for fleksibel forsyning av grønt hydrogen som drivstoff. Dersom pilotprosjektet lykkes, kan hydrogenteknologien på sikt overføres til større brønnbåter og andre energikrevende fartøy og operasjoner til havs.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen fortsetter å støtte forskning, utvikling og demonstrasjon av hydrogenteknologier gjennom hele virkemiddelapparatet. PILOT-E-prosjektene med helhetlige verdikjeder for hydrogen vil vise hvordan produksjon, distribusjon og forbruk er knyttet sammen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at det offentlige kan gjennom sine innkjøp være en viktig drivkraft for innovasjon og omstilling i norsk økonomi. Kravet om

hydrogenteknologi i anbudet for fergesambandet for riksvei 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes vil legge til rette for et stabilt marked for hydrogen og bidra til utslippsfrie løsninger for fergerne langs norskekysten.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til hydrogenstrategien som ble fremmet i 2020, en strategi som ble utviklet med innspill fra næringsliv og industrien. Regjeringens hydrogenstrategi peker ut retningen for veien videre. Regjeringen styrket satsingen på hydrogen med 100 mill. kroner i statsbudsjettet for 2021, med særlig vekt på å støtte utviklingen og etableringen av infrastruktur. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2021 vil legge fram en stortingsmelding om langsiktig verdiskaping fra de norske energiressurser, som vil inkludere et veikart for hydrogen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at Norge og verden har et stort behov for mer fornybar energi. Rundt halvparten av Norges energiforbruk kommer i dag fra fossile kilder. For å nå våre klimamål, og skape nye grønne jobber, mener disse medlemmer at det må legges til rette for vekst i fornybare næringer. I årene som kommer vil vi trenge mer ren kraft, samtidig som vi må effektivisere energibruken. Mål om elektrifisering på norsk sokkel, den landbaserte industrien og infrastrukturen, vil – sammen med de nye industriambisjonene innen f.eks. hydrogen- og batteriproduksjon – øke behovet for ren og rimelig kraft.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at økt bruk av fornybarteknologier som vind, sol og vannkraft vil kunne bidra til å gjøre vår energimiks grønnere og vil samtidig være et viktig steg på veien til å nå Paris-målene. Disse medlemmer mener det er viktig å se all fornybarutbygging i sammenheng. Å se f.eks. vindkraft og vannkraft i sammenheng vil kunne gi positive synergieffekter da det gir høyere grad av forsyningssikkerhet ved at man kan holde igjen på vannkraften i perioder med lav strømpris.

Disse medlemmer viser til at den sterke internasjonale veksten i fornybar energi skaper store eksportmuligheter for Norge innen nye grønne verdikjeder som fornybarproduksjon, hydrogen, batterier og maritim transport. Disse medlemmer har merket seg at det i alle samfunnssektorer nå jobbes for å erstatte fossile energikilder med fornybare, bærekraftige og sirkulære løsninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at mange av klimaløsningene ligger bl.a. i olje- og gassindustrien, maritim industri og leve-

randørindustrien. Disse medlemmer viser til at industriutviklingen knyttet til havvind kan gi store muligheter for utvikling av norsk teknologi og kompetanse i tillegg til å kutte utslipp fra norsk sokkel. Omstillingen til mer fornybar energi og nye næringer er allerede i gang i den norske petroleumsnæringen, og disse medlemmer vil i denne forbindelse vise til prosjektet som allerede er under bygging av verdens største flytende havvindpark, Hywind Tampen. Derfor mener disse medlemmer at elektrifisering på norsk sokkel skal så langt som mulig skje med havvind, balansert med kraft fra og til land og at det bør være et langsiktig mål at det produseres like mye kraft på sokkelen som sokkelen selv bruker. Disse medlemmer understreker at dette ikke må forsinke arbeidet med elektrifisering av sokkelen.

Disse medlemmer vil bruke det offentlige muskler til å akselerere utviklingen av lavutslippsteknologi og klimaindustri. Vi vil bygge ut mer og oppgradere eksisterende anlegg for fornybar energi i Norge. Samtidig skal det tas større hensyn til miljøet og lokalsamfunn. Produksjon og kraftoverskudd skal bidra til økt lokal verdiskaping og sysselsetting i norsk industri.

Disse medlemmer vil legge til rette for en rettferdig klimapolitikk som kutter utslipp og skaper jobber. Disse medlemmer mener at vi må øke eksporten med 50 prosent samtidig som mer enn 55 prosent av utslippene kuttes innen 2030.

Disse medlemmer legger til grunn at vi skal utvikle eksisterende næringer, samtidig som vi skal ta hensyn til klimarisiko og forurensere skal betale prinsippet. Disse medlemmer mener at vi trenger en aktiv næringspolitikk som skal være en motor for en ny-industrialisering av Norge på 2020-tallet, og disse medlemmer viser til konkrete punkter under. En helhetlig strategi for produksjon av tilstrekkelig med ren og rimelig kraft vil være en avgjørende forutsetning for å lykkes med våre mål.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at for at vi skal nå klimamålene og sikre en konkurransedyktig industri, må det legges til rette for virkemidler som bidrar til utslippskutt i fastlandsindustrien fram mot 2030. Målet om utslippskutt og energieffektivisering må være tilpasset industriens arbeids- og utviklingsmetode, slik Enova har forvaltet tidligere. Derfor mener disse medlemmer at dersom virkemidlene skal forvaltes av Enova, må mandatet endres.

Disse medlemmer viser til at gjeldende mandat til Enova har rendyrket Enovas rolle mot ikke-kvotepliktig sektor og bort fra utslippskutt i industrien som er en del av kvotepliktig sektor.

Disse medlemmer viser til at kvotepliktige utslipp reduseres dersom det er lønnsomt for bedriftene når kvoteprisen tas i betraktning. Problemet er at dette ikke samsvarer med hvordan EUs kvotesystem er utformet og praktisert. Landene i EU har egne tiltak også rettet mot kvotepliktige utslipp. Og gjennom markedsstabiliseringsreserven er kvotesystemet tilpasset for å ta hensyn til nasjonale tiltak. Der nasjonale tiltak for utslippskutt i kvotepliktig sektor kan gjennomføres med en kostnadmessig fordel, bør det gjøres. I Norge gjøres det i oljesektoren gjennom CO₂-avgiften. I fastlandsindustrien bør det gjøres gjennom støtte til omstilling til lavutslippsløsninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at Enova gjennom den siste mandatperioden har gradvis beveget seg bort fra ordninger som er tilpasset industriens arbeidsmetodikk basert på kontinuerlige forbedringer. Resultatet er at fastlandsindustrien nå i liten grad anvender ordningene. Etter flertallets syn fanger ikke det nye mandatet opp dette problemet.

Flertallet viser til at energieffektivisering ikke lenger er en del av Enovas mål. Flertallet mener at det fortsatt er et stort potensial for energiøkonomisering i form av redusert kraftforbruk i fastlandsindustrien og i bygg. I tillegg trenger Norge store volumer av elektrisitet framover for å kunne legge til rette for utslippskutt i andre sektorer, for eksempel transport og olje. Selv om Enova i henhold til det nye mandatet skal bidra til å få fram ny fornybar kraft, er det vanskelig å se noen grunn til at ikke energieffektivisering fortsatt skal være et sentralt mål.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at differansekontrakter, som også er omtalt i meldingen, kan være et aktuelt virkemiddel for å legge til rette for at industrien tar i bruk lavutslippsløsninger som er tilgjengelige, men foreløpig ikke lønnsomme. Etter disse medlemmers syn kan differansekontrakter være med på å realisere de utslippskuttene som er mulige i fastlandsindustrien, men som i dag ikke blir realisert som en følge av begrensningene i Enovas mandat.

Disse medlemmer har merket seg at det framgår av meldingen at Enova skal vurdere differansekontrakter som et supplerende virkemiddel. I denne sammenheng vil disse medlemmer påpeke at siden differansekontrakter brukes for å redusere kvotepliktige utslipp, og Enova i henhold til mandatet ikke har som mål å redusere kvotepliktige utslipp, så må enten mandatet endres eller forvaltningen plasseres utenfor Enova.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at all energibruk i Norge avkarboniseres. Det som kan elektrifiseres, skal elektrifiseres, og annen energibruk skal bli utslippsfri gjennom for eksempel hydrogen, ammoniakk eller biomasse.»

«Stortinget ber regjeringen øke støtten til satsinger som karbonfangst og -lagring, havvind, hydrogen, batteriteknologi og grønn skipsfart, blant annet ved å gjennomføre en skattereform slik at det blir mer attraktivt å investere i klimavennlige næringer.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for nye grønne verdikjeder gjennom sektoroverskridende satsinger på områder som karbonfangst, -lagring og -bruk, og produksjon, distribusjon og bruk av hydrogen.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for energieffektivisering på 10 TWh i bygg for å frigjøre energi til å utfase fossile energikilder i bl.a. industrien.»

«Stortinget ber regjeringen sikre en videreføring av CO₂-kompensasjonsordningen for å sikre at bærekraftig industri ikke flytter ut av Norge.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for en storstilt satsing på havvind. Det må lages en konkret havvindstrategi og handlingsplan for utvikling av en norsk havvindindustri der hovedmålene må være å skape norske arbeidsplasser, øke eksportpotensialet for norsk næringsliv, kutte klimagassutslipp og realisere potensialet i naturressurser i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at etater som NVE og Miljødirektoratet kommer i gang med reformene av konsesjonssystemet for vindkraft slik at behovet for redusert miljøavtrykk og sterkere lokal forankring ivaretas.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for forutsigbare rammevilkår, sikker krafttilgang og bærekraftig vekst i prosessindustrien.»

«Stortinget ber regjeringen endre Enova-avtalen slik at Enova kan støtte reduksjon i både kvotepliktige og ikke-kvotepliktige utslipp.»

«Stortinget ber regjeringen endre virkemiddelapparatet slik at det tilpasses omstilling.»

«Stortinget ber regjeringen satse på karbonfangst og -lagring og stimulere til raskere utvikling og implementering av fangstteknologi på flere anlegg og utvikle ny industri i tilknytning til lagring.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til forslaget om at Enova-avtalen skal endres. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen har spisset Enova som klimavirkemiddel i den nye styringsavtalen for 2021–2024. Det innebærer at Enova skal utløse utslippsresultater tilsvarende 1,2 millioner tonn ikke-kvotepliktige CO₂-ekvivalenter, og innovasjonsresultater tilsvarende utløst innovasjonskapital på 6 mrd. kroner. Det siste inkluderer også kvotepliktig sektor. Enova og virkemiddelapparatet skal medvirke til at Norge når sine klimaforpliktelser og medvirke til omstillingen til lavutslippssamfunnet. Videre viser disse medlemmer til at Enovas rolle er å støtte opp om senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon av klimaløsninger slik at disse kommer raskere ut på markedet og kan tas i bruk med lavere utslipp.

Disse medlemmer viser til at Enova er relevant for alle sektorer, men at midlene fremover vil rette mest aktivitet mot sektorene med størst utslipp og størst behov for teknologiutvikling. Det er lagt til grunn at det er en tett kobling mellom energisystemet og utslippsreduksjonene som må til for omstillingen til lavutslippssamfunnet. Enova skal derfor finne gode løsninger som tar hensyn til behovet for et effektivt energisystem.

Disse medlemmer viser til at Enova har gitt støtte til flere industriprosjekter i kvotepliktig sektor som har bidratt til å utvikle ny teknologi og skape nye arbeidsplasser og inkludere flere. I 2019 tildelte Enova 2,3 mrd. kroner til byggingen av verdens største flytende havvindpark, Hywind Tampen. I 2018 fikk Rockwool tilsagn om 101,5 mill. kroner i støtte til en ny generasjon elektrisk smelteovn som vil kutte klimagassutslippene fra produksjonen med over 80 prosent. Og i 2020 fikk Hydro Volt 43,5 mill. kroner i støtte til etablering av pilotanlegg for resirkulering av brukte litiumionebatterier med forbedret materialutnyttning og energieffektivitet.

Slike prosjekter omfattes også av den nye avtalen med Enova. Disse medlemmer viser til at regjeringen har styrket Enova betydelig, men at det likevel ikke

er en utømmelig kilde til finansiering. Det er derfor riktig å prioritere tildelinger som bidrar til å nå norske klimaforpliktelser og medvirker til omstillingen til lavutslippssamfunnet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for å bygge ut vindkraft på steder der det er gode vindforhold og lokal aksept, i tråd med våre posisjoner i vindkraftmeldingen fra høsten 2020, og ha en storsatsing på flytende havvind.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at konsesjonssystemet er dimensjonert for å levere miljømessig gode konsesjoner for sol-, vann- og vindkraftprosjekter i takt med forventet forbruksutvikling.»

Forpliktende klimapartnerskap med særskilt utsatte næringer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at vi trenger tiltak som bidrar til å lette overgangen til fossilfrie løsninger i industri og andre utsatte næringer. For å lette overgangen til fossilfrie løsninger, vil disse medlemmer at staten skal inngå forpliktende «klimapartnerskap» med næringslivet, der det er behov for særskilt oppfølging for å realisere effektive klimatiltak. I kombinasjon med slike forpliktende klimapartnerskap kan det etableres særskilte klimafond eller andre støtteordninger for utsatte næringer som trenger mer hjelp for å klare omstillingen. Bedriftene som deltar i slike avtaler forplikter seg til at midlene som avsettes skal gå til effektive klimatiltak i sektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det er avgjørende at slike avtaler er på plass før en opptrapping av CO₂-avgiften.

Disse medlemmer understreker at tiltakene skal stå i forhold til det næringen bidrar med, og skal ta hensyn til det som trengs for å kutte utslipp, bevare arbeidsplasser og drive fram ny teknologi. Tiltakene finansieres over de årlige statsbudsjettene. En klimaavtale og opptrappingsplan må ta hensyn til industriens konkurransekraft.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil utrede hvordan eksportbedrifter i ikke-kvotepliktig sektor kan få tilrettelagte støttetiltak for omstilling, for å kompensere for eventuelle ulemper med ikke å være i kvotepliktig sektor, og for å sikre at eksportbedrifter i ikke-kvotepliktig sektor reduserer utslipp samtidig som de opprettholder sin konkurransekraft i forhold til bedrifter i kvotepliktig sektor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at Norge samtidig bør støtte opp om det pågående arbeidet med å utvide det europeiske kvotesystemet til nye områder.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn «forurenser betaler-prinsippet» og at behovet for effektive utslippskutt av klimagasser skal ledsages av tiltak for høyest mulig sosial og geografisk rettferdighet for privatpersoner, samt tiltak som styrker konkurransevnen til norsk næringsliv.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inngå forpliktende klimapartnerskap med særskilt utsatte næringer. Disse avtalene skal være på plass tidlig og før CO₂-avgiften trappes opp. Disse klimaavtalene skal med en opptrappingsplan ta hensyn til industriens konkurransekraft.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at tiltakene i klimapartnerskapene skal stå i forhold til det næringene bidrar med, og skal ta hensyn til det som trengs for å kutte utslipp av klimagasser, bevare arbeidsplasser og drive fram ny teknologi. Tiltakene finansieres over de årlige statsbudsjettene.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan eksportbedrifter i ikke-kvotepiktig sektor kan få tilrettelegget støttetiltak for omstilling for å kompensere for eventuelle ulemper med ikke å være i kvotepiktig sektor, og for å sikre at eksportbedrifter i ikke-kvotepiktig sektor reduserer utslipp samtidig som de opprettholder sin konkurransekraft i forhold til bedrifter i kvotepiktig sektor.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at kravet om omstilling med bakgrunn i klimamål er utfordrende, men også byr på muligheter. Disse medlemmer vil understreke at vi har tilgang på store ressurser som muliggjør et industrielt skifte i Norge.

Norsk olje- og gassproduksjon vil være en del av dette bildet i tiden fremover, men slik disse medlemmer ser det, er det avgjørende at man nå systematisk dreier verdiskapningen inn mot grønne investeringer og statlige økonomiske virkemidler for fornybare

verdikjeder. Disse medlemmer viser til at vår tilgang på fornybar kraft, fornybare råvarer og viktige kunnskapsmiljøer gjør oss godt posisjonert for å lykkes i en framtidig omstilling med mer offensive klimamål.

Disse medlemmer vil understreke hvor viktig det er å arbeide for at denne omstillingen i næringslivet ikke fører til karbonlekkasje ved at produksjonen flyttes til andre land i verden med like store eller større utslipp. Disse medlemmer mener at grønn utvikling må formes slik at norske produkter og teknologier vinner nye posisjoner og at dette kan måtte innebære at staten går inn med økonomiske virkemidler eksempelvis i treforedlingsindustrien, offshore flytende vindkraft mv. Disse medlemmer vil understreke at når man peker på løsninger og stiller krav i ulike næringer, så må det samtidig innebære at det stilles med konkrete tiltak og virkemidler for å realisere klimapotensialet. Disse medlemmer mener at det må gjøres både med økonomiske virkemidler og klare pålegg overfor næringene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser videre til at disse partier lenge har arbeidet for å sikre to fullskala CCS-anlegg i Norge, ikke bare ett slik regjeringen gjør. Denne ambisjonen står fast, uavhengig av om prosjektet på Klemetsrud blir delfinansiert via EUs innovasjonsfond eller ikke. Flertallet vil igjen understreke at fangst og lagring av CO₂ gjennom såkalt CCS/CCSU kommer til å bli viktig for å nå klimamålene, og det potensialet som ligger i denne verdikjeden for norsk næringsliv. Flertallet ser at industrien er et naturlig sted å begynne, slik som ved Norcem i Porsgrunn gjennom Langskip, men mener det er avgjørende at vi også kommer i gang med karbonfangst og -lagring ved avfallsforbrenningsanlegg i våre største byer, med Fortum Oslo Varme på Klemetsrud som første anlegg.

Flertallet mener at Enovas rammebetingelser må sikres og styrkes for å kunne bidra til realisering av lavutslippsteknologi/ren produksjonsteknologi innen alle de viktigste industrigrenene. Flertallet mener det er naturlig at det inkluderer produksjonsprosesser, som hydrogen og solkraft, samt overgang fra fossilt til fornybart råstoff.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil påpeke at Norge har et stort potensial innenfor hydrogenproduksjon, både «grønt hydrogen» og «blått hydrogen» til bruk i transport, industri og for eksport. Disse medlemmer vil også peke på de store gassressursene som finnes og potensialet for økt kraftproduksjon fra fornybar energi som inngår i grønn hydrogenproduksjon. Disse medlemmer viser til mulighetene som ligger på norsk sokkel som lager for CO₂ fra produksjon av blått

hydrogen med CCS. Videre vil disse medlemmer vise til at det ligger store muligheter i at Norge kan produsere og eksportere teknologi for hydrogenproduksjon til andre land.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at disse partier lenge har vært opptatt av at vi må ha store tiltak for de store utslippene. Flertallet mener at en grønnere og omstilt industri er en nøkkel i den forbindelse. Flertallet ser at det er store oppgaver i det å skifte produksjonsteknologi for mange av de mest utslippstunge industriproduktene som sement, aluminium, silisium og stål. Flertallet mener imidlertid at Norge i utgangspunktet er godt posisjonert for en slik industrifornyelse, men ser at den industrielle satsingen er svak i Norge sammenlignet med andre nordiske og europeiske land. Flertallet mener det er grunn til å se nærmere på om det offentlige virkemiddelapparatet vi har egentlig er rustet til å drive frem en grønn og langsiktig industrireiseing.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at disse partier vil etablere et grønt investeringselskap som skal bidra til strategiske investeringer og langsiktige lån i selskap som satser på klimavennlige løsninger basert på fornybart grønt karbon.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan med tilhørende konkrete virkemidler for utrulling av en verdikjede for hydrogen.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et grønt investeringselskap som skal bidra til strategiske investeringer og langsiktige lån i selskap som satser på klimavennlige løsninger og produkter, basert på grønt fornybart karbon.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre solenergi til en del av energimiksen ved å sette et konkret produksjonsmål fram til 2030.»

«Stortinget ber regjeringen øke støtten til solcelleanlegg og legge bedre til rette for produksjon av solcelleanlegg i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen bidra til at to fullskala CCS-anlegg blir utviklet før 2025, og komme tilbake til Stortinget med en strategi for utvikling av ytterligere CCS-anlegg ved norske avfallsforbrenningsanlegg og andre industribedrifter som ikke har alternativ teknologi.»

«Stortinget ber regjeringen sikre ENOVA rammebetingelser som bidrar til realisering av lavutslippsteknologi og ren produksjonsteknologi innen alle de viktigste industrigrenene.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en evaluering av ENOVAs mandat med sikte på å endre dette for i større grad å bidra til å støtte investering i klimateknologi som muliggjør overgang til utslippsfrie løsninger.»

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 styrke ENOVAs bevilgninger betydelig med mål om økte investeringer i ny klimateknologi.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en oversikt over hvilke muligheter som ligger i å utnytte handlingsrommet i EØS-avtalen for å sikre konkurransedyktige rammebetingelser for nye, store investeringer i klimavennlig industri.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen siden 2013 har arbeidet målrettet med å realisere fangst og lagring av CO₂ i Norge. I budsjettavtalen for 2021 ble finansiering av Langskip sikret, og med det blir det største klimaprojektet i norsk industri noensinne realisert. Disse medlemmer ønsker videre å peke på at i utvelgelse av fangstprosjekt som skal motta statlig støtte er det gjennomført en grundig vurdering av både Norcem og Fortum Oslo Varme, og at både Gassnova og den eksterne kvalitetssikreren vurderer Norcems fangstprosjekt som det beste. Norcem har en kostnadsfordel på grunn av sin tilgang til gratis restvarme, som få andre fangstprosjekter har. Disse medlemmer peker derfor på at det er klokt å gjennomføre Norcems prosjekt først. Det gir læringsverdi for de prosjektene som følger etter og dermed en mulighet for lavere kostnader.

Disse medlemmer fremhever at Norge gjennom vårt samarbeid med EU har mulighet for å søke

støtte til klimaprojekter, og at det er viktig å benytte denne muligheten. Disse medlemmer mener derfor det er fornuftig at Fortum Oslo Varme søker støtte fra EU eller andre finansieringskilder. Disse medlemmer peker også på at det ikke er urimelig at Oslo kommune selv bidrar til et prosjekt som er så viktig for å nå byens gode klimaambisjoner.

Regjeringen legger opp til å støtte Fortum Oslo Varme (FOV), under forutsetning av at FOV får tilstrekkelig egenfinansiering og finansiering fra EU eller andre kilder.

2.6 Omstilling og grønn konkurransekraft

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mener trepartssamarbeidet er en norsk suksessfaktor. Samarbeidet mellom myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstagerer har bidratt til et ryddig og anstendig arbeidsliv med høy sysselsetting, god omstillingsevne og høy kompetanse. Disse medlemmer mener trepartssamarbeidet også gir oss unike muligheter for en inkluderende omstilling mot lavutslippssamfunnet, og at trepartssamarbeidet er en viktig del av å skape mer og inkludere flere. Som ett eksempel på dette viser disse medlemmer til partene i arbeidslivets felles veikart om kutt i utslippene fra norsk sokkel.

Disse medlemmer viser til viktigheten av å trygge og bygge norsk næringsliv og industri. Norsk klimapolitikk skal ikke svekke våre bedrifters konkurransekraft. Tvert imot skal den bidra til en omstilling som både er nødvendig av klimahensyn, men også for at norske produkter skal stille sterkt i et europeisk marked som vil ha helt andre forventninger til bærekraft enn i dag.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne vil vise til næringslivsoppropet initiert av Skift, der mange næringslivsledere viser sin støtte til regjeringens foreslåtte økning av CO₂-avgiften. I sitt opprop skriver de:

«Vi støtter en økning av CO₂-avgiften. Den vil gi grønn konkurransekraft på den billigste måten, for oss alle, og gi oss det taktskiftet både næringslivet og klimaet trenger».

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, vil vise til at rettferdig omstilling er en sentral del av Parisavtalen. Det er viktig å involvere arbeidstagerne, sikre et anstendig arbeidsliv og skape trygge og gode arbeidsplasser. Rettferdig omstilling betyr at partene i arbeidslivet er med i planleggingen, utformingen og gjennomføringen av omstillingen, slik at arbeidstagerne blir godt ivaretatt.

Flertallet mener det er uholdbart at rettferdig omstilling er totalt neglisjert i regjeringens klimaplan. Flertallet mener statsministeren selv må lede an i arbeidet og invitere til partssamarbeid for omstilling.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan arbeidslivets parter kan involveres tett i planlegging, utforming og gjennomføring av omstilling slik at arbeidstakere blir godt ivaretatt, og komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å sikre dette.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at arbeidslivets parter får plass i ekspertutvalget som skal følge opp Stortingets oppmodning om å se på de samlede rammevilkårene for å fremme klimavennlige investeringer i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen formalisere og systematisere arbeidslivets påvirkning i nasjonalt klimaarbeid i klimaloven og komme tilbake til Stortinget med forslag om dette.»

2.7 Maritim sektor og fiskeri

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at fiskeflåten hittil i hovedsak har vært fritatt for CO₂-avgift, men at det fra 2020 er innført CO₂-avgift med en refusjonsordning. Det er signalisert at denne refusjonsordningen skal trappes ned, slik at flåten etter hvert betaler full CO₂-avgift.

Disse medlemmer påpeker at fiskeflåtens CO₂-utslipp henger nøye sammen med drivstoffbruket. Dette har blitt redusert betydelig de siste 20 årene, blant annet gjennom forbedret motorteknologi, og et mer effektivt fangstmønster. Per i dag er bedre tilrettelegging for bruk av biodrivstoff kanskje den muligheten som krever minst fartøyinvestering. Disse medlemmer viser til regjeringens satsing på grønn skipsfart, og særlig til Enovas støtteordninger for elektrifisering av fartøy. Gjennom støttetilbudet Batteri i fartøy gir Enova støtte til installasjon av batterier i utvalgte typer fartøy innen fiskeri, havbruk og offshore, både nybygg og ombygg.

Disse medlemmer viser til at bruk av biodrivstoff ikke krever omfattende ombygging av eksisterende fiskefartøy, og at det sikrer fortsatt sikker drift av fartøyene. Biodrivstoff er en mulig løsning for å få ned klimagassutslippene fra fiskeflåten. På kort og mellomlang sikt kan det derfor være hensiktsmessig å sikre fiskeflåten tilgang til biodrivstoff. Produksjonskapasiteten for avanserte biodrivstoff er ventet å øke i takt med etterspørselen. Det er imidlertid viktig å påpeke at bærekraftig biodrivstoff i dag og fremover er forventet å være et knapphetsgode i markedet.

Disse medlemmer merker seg at fiskeflåten står overfor en rekke utfordringer knyttet til omstilling, og

påpeker at det derfor er naturlig at regjeringen gjennomfører en dialog med fiskerinæringen om hvordan en økning i CO₂-avgiften best kan implementeres. Dette for blant annet å sikre fortsatt lønnsomhet i alle fiskerier og flåtegrupper.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener skipsfarten er viktig for å nå klimamålene. Etterspørsel etter sjøtransport vil øke. Tydelige og realistiske myndighetskrav med tidsfaste utslippskrav og offentlige anbud med strenge miljøkrav på ferger og hurtigbåt er blant de viktigste driverne for teknologiutvikling. Det er sterk global konkurranse innen shipping, og energieffektivisering er hovedfokus for å opprettholde konkurransekraften som ledende sjøfartsnasjon. DNV GL sin analyse viser at med unntak av ferger og til dels hurtigbåter er teknologien for umoden til å bygge nullutslippsskip, men det kan bygges lavutslippsfartøy og skip med opptil 40 prosent CO₂-reduksjon med batterihybridisering, LNG, biogass og energieffektivisering. Flåtefornyelse vil også bidra til å få ned utslippene.

Disse medlemmer viser til at det er stor variasjon mellom skipskategoriene når det gjelder tilgjengelige virkemidler. For ferger og hurtigbåt er det både en sterk myndighetsdrevet etterspørsel etter lav- og nullutslippsskip, og en betydelig grad av økonomisk støtte fra virkemiddelapparatet. Nærskipsfart og fiskeriflåten er under utvikling og kan få støtte fra NO_x-fondet og Enova, i første rekke til energieffektivisering.

Disse medlemmer mener satsing på og strenge krav for skipsfarten og vår maritime næring er viktig for å nå klimamålene. Etterspørsel etter sjøtransport vil øke, og de delene av næringen som ligger langt framme i å oppfylle miljøkrav vil være vinnere. Tydelige og realistiske myndighetskrav med tidsfaste utslippskrav og offentlige anbud med strenge miljøkrav i alle maritime anskaffelser, herunder ferger og hurtigbåt, er viktige statlige bidrag til grønn omstilling, og blant de viktigste driverne for teknologiutvikling. Det er sterk global konkurranse innen shipping, og energieffektivisering er hovedfokus for å opprettholde konkurransekraften som ledende sjøfartsnasjon. DNV GL sin analyse viser at med unntak av ferger og til dels hurtigbåter er teknologien for umoden til å bygge nullutslippsskip, men det kan bygges lavutslippsfartøy og skip med opptil 40 prosent CO₂-reduksjon med batterihybridisering, LNG, biogass og energieffektivisering. Flåtefornyelse vil også bidra til å få ned utslippene.

Disse medlemmer merker seg at for fiskeflåten vil den økte CO₂-avgift som er foreslått i klimameldingen innebære en tidobling fra 2021 til 2030 når regjeringen samtidig vil utvikle kompensasjonsordningen. Disse medlemmer mener en slik økning vil ramme en av våre viktigste kystnæringer på en urimelig måte og

vil derfor videreføre kompensasjonsordningen for fiskerinæringen inntil det foreligger tilfredsstillende alternative løsninger eller forpliktende avtaler. Fiskeriflåten har de siste årene redusert utslippene av skadelige klimagasser. Strukturering og kvotebytte har for enkelte fartøygrupper bidratt til å redusere drivstoffbruket, og mer energieffektive fiskeredskaper og dekkstutyr samt utfasing av klimaskadelige kuldemedier har redusert klimaavtrykket. Det samme har flåtefornyelse med LNG som kan kombineres med biogass og batteripakker. For den minste kystflåten er det i dag få reelle alternativer til diesel som drivstoff. For å kunne ta i bruk batteriteknologi er det behov for å bygge ut ladekapasiteten i eksisterende elnett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det vil bli stadig viktigere å kunne dokumentere at fisken er høstet på en bærekraftig måte, noe stadig flere forbrukere vil etterspørre. Det må derfor stimuleres til en fornyelse av fiskeflåten slik at den gir minst mulig klima- og miljøavtrykk, gode arbeidsplasser og at fisken håndteres på en måte som sikrer god kvalitet. Disse medlemmer viser til regjeringens kvotemelding (jf. Meld. St. 32 (2018–2019) og Innst. 243 S (2019–2020)), som ble behandlet i Stortinget våren 2020. Kvotepolitikken påvirker fiskernes mulighet til å kunne organisere fisket på en måte som gir minst mulig klima- og miljøavtrykk, blant annet gjelder dette bestemmelsene om fartøyutforming. Regjeringen valgte likevel ikke å ta opp klima og bærekraft som tema i kvotemeldingen, noe disse medlemmer ser på som beklagelig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Fiskerinæringen frykter at høye avgifter vil medføre at flere bunkrer og lander fisk i utlandet samt at mange fiskerier blir ulønnsomme. Ifølge Havretten kan andre nasjoner gjøre krav på disse kvotene dersom Norge ikke utnytter sine kvoter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser behov for å styrke virkemiddelapparatet for å stimulere til grønn omstilling i fiskeflåten, at staten stiller til rådighet virkemidler som stimulerer til innovasjon og teknologiutvikling, og at det skjer i tett samarbeid med de ulike delene av fiskeflåten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at det er viktig at ambisjonene i klimapolitikken støtter opp under de fiskeripolitiske målsetningene om å spre fiskesesongen utover året, opprettelse av marine verneområder, ut-

nytte marginale fiskeslag, ta vare på alt restråstoff og stimulere til økt foredling og verdiskaping i Norge.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette inn målrettede tiltak mot skipene med de største innenriks CO₂-utslippene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak som styrker vareeiers ansvar for miljøavtrykket ved transport.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at statlige anbud på transport av varer vektlegger det totale miljøavtrykket, slik at fordelene med sjøtransport ivaretas.»

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med fiskerier næringen utvikle tiltak som reduserer miljøavtrykket og at mer fisk blir landet i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre kompensasjonsordningen for fiskerier næringen til det foreligger tilfredsstillende alternative løsninger eller forpliktende avtaler.»

Havbruk

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at føret står for det største fotavtrykket i havbruksnæringen. Det vises til at 60–70 prosent av klimagassutslippene er relatert til føret. Disse medlemmer viser til Salmon Group som har redusert fotavtrykket fra før med 36 prosent som tilsvarer utslippet fra 80 000 personbiler. Drivstoff utgjør en liten del av utslippene fordi servicefartøyene stort sett ligger i ro, men likevel er havbruksnæringen i ferd med å elektrifisere hele bransjen fordi det er lønnsomt når anleggene ligger nær land og langs kysten. Disse medlemmer mener økt bearbeiding i Norge vil være et godt miljøtiltak som vil redusere antall tonn eksportert til utlandet samtidig som det gir økt verdiskaping og sysselsetting i Norge.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide bærekraftindikatorer i havbruksnæringen som stimulerer til lavere miljø- og klimaavtrykk fra før.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stimulere til økt bearbeiding av laks og ørret i Norge for å redusere miljøavtrykket ved eksport og bidra til økt verdiskaping og sysselsetting.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle trafikklyssystemet i havbruksnæringen med flere miljøindikatorer, både lusenivå, rømming og fiskehelse, og vurdere eventuelle endringer i systemet for å sikre at det er miljømessig forsvarlig.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utvikle et eget konesjonsregime for oppdrett til havs med strenge krav til bærekraft og sameksistens mellom ulike næringer til havs.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt innenlands bearbeiding, blant annet ved å øke tilgangen på restråstoff som grunnlag for utvikling av ny norsk industri.»

«Stortinget ber regjeringen øke forskningen og stimulere til økt satsing på tang og tare og på nye marine ressurser.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et eget program for produksjon av bærekraftig før til oppdrett av fisk.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inngå forpliktende avtale med sjømatnæringen etter modell fra landbrukets klimaavtale for å redusere klimagassutslipp og miljøfotavtrykket, og samtidig bidra til å skape flere jobber langs norskekysten.»

Komiteen viser til at gjennom Grønt Skipsfart-program er hovedmålet å styrke norsk maritim næring

og bidra til teknologiutvikling som vi kan eksportere til andre land samtidig som vi bidrar til å redusere utslipp. Programmets visjon er at Norge skal etablere verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfart. Komiteen støtter dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener det er behov for å styrke mulighetene for videre utvikling, og ikke skape økonomiske hindringer som en dramatisk økning av CO₂-prisen representerer. Nærskipsfarten er godt egnet for å teste ut ny teknologi, som senere kan flyttes over på større og mer energiintensive skip. Dette vil utløse økt verdiskaping i den maritime klyngen, flere arbeidsplasser og muligheter for eksport av ny, grønn teknologi.

Den norske nærskipsfartsflåten består i dag i stor grad av eldre skip. Kondemneringsordningen for utrangerte offshorefartøy må utarbeides til å bli mer treffsikker og bidra til sysselsetting og teknologiutvikling. Dette vil bidra til å få eldre skip ut av markedet og samtidig sikre at rederiene har egenkapital til å investere i nye.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få på plass og iverksette kondemneringsordningen for utrangerte offshorefartøy.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet der det ble enighet om å innføre en kondemneringsordning for offshoreskip med en ramme på 150 mill. kroner i 2021. Disse medlemmer imøteser at regjeringen legger fram utformingen av ordningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener også at vi ved en dramatisk økning i CO₂-avgiften har stor grunn til å være bekymret for kystrederiene og nærskipsfarten. Dette gjelder særlig de som ikke kan bunkre avgiftsfritt i utlandet.

Skip kan elektrifiseres i noen grad, og elektrisk motor, batteri og landstrøm vil sannsynligvis være komponenter i de fleste skip i fremtiden. Men det vil ta tid med omstilling til ny teknologi.

Over halvparten av klimagassutslippene kommer fra den femtedelen av flåten med størst motoreffekt. Her jobbes det i markedet med alternative løsninger innen hydrogen og ammoniak.

Fornyelse av frakteskip med nye skip med nye fremdriftssystemer krever langsiktige rammevilkår og incentivordninger. Næringen er avhengig av at virkemidler drar i samme retning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen jobbe for at norsk nærskipsfart har like konkurransevilkår som andre land i EU, og ber om at de kommer tilbake med forslag på hvordan vi kan sikre at CO₂-avgiften ikke på noe tidspunkt overstiger kvoteprisen i EU.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en lineær opptrapping av avgiftsnivået fra dagens nivå til regjeringens varslede avgifter i 2030 viser at fiskeflåten risikerer en tidobling av avgiftene fra 2021–2030.

Forklaringen er at kompensasjonsordningen for fiskeflåten fases ut parallelt med den kraftige økningen av CO₂-avgiften. Disse medlemmer mener dette vil kunne få dramatiske konsekvenser for enkelte fartøygrupper, som bortfall av enkelte fiskerier, større sesongtopper, større landinger i utlandet og svekket fornyingsevne. Disse medlemmer viser til at fiskeflåten opererer i værharde områder over hele Nordøst-Atlanteren og har ofte lange turer på opptil 6 uker. Dette setter klare begrensninger for hvilke teknologiske løsninger som er mulig.

For mange driftsformer innen fiskeri finnes det ikke foreløpig alternative nullutslippsløsninger, og disse medlemmer viser til at det setter fornying i en svært utfordrende situasjon. Fiskeflåten har allerede redusert utslippene betydelig. De kan også reduseres i årene som kommer, blant annet gjennom bruk av ny teknologi i foryngingen av flåten.

Disse medlemmer er bekymret for en utvikling hvor det ikke lenger er lønnsomt å utnytte deler av fiskeriene og utnytte tilgjengelige kvoter. Da kan andre nasjoner kreve tilgang til disse kvotene. I så fall risikerer vi at utenlandske fiskefartøy med lave eller ingen klimavgifter tar over norske fiskerier. For Fremskrittspartiet er det et mål at den norske klimaplanen skal unngå å øke andre lands utslipp. Disse medlemmer viser derfor til at CO₂-avgiften i Norge må ses i sammenheng med avgifter i land vi konkurrerer med. Stortinget ber regjeringen unnta fiskeflåten fra økningen i CO₂-avgiften inntil alternativ teknologi er tilgjengelig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme med forslag om hvordan sektorer eller næringer som ikke har mulighet for å skifte til alternativ teknologi, kan skjermes for økt CO₂-avgift.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener maritim sektor er viktig for å bidra til en omstil-

ling til mer klimavennlig teknologi som vil gi mindre utslipp. Det er viktig å påpeke at Norge ligger i front på utviklingen av grønne maritime løsninger for utslippskutt og miljøforbedringer. Flertallet mener denne omstillingen er viktig, men mener klimameldingen i altfor liten grad legger til rette for positive tiltak som vil gjøre det enklere og billigere å velge klimavennlige løsninger. Flertallet mener klimameldingen i større grad må ta for seg de langsiktige ambisjonene og komme med konkrete forslag som muliggjør at sektoren utvikler mer miljøvennlig teknologi og iverksetter tiltak.

Flertallet mener det er viktig å sikre sjøtransporten konkurransedyktige rammevilkår, slik at vi oppnår målet om mer gods fra land til sjø.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener eksempelvis ved å utvide mandatet til Nysnø eller opprette et grønt investerings-selskap til også å gjelde investeringer i maritime bedrifter og/eller selskap, som bygger nye skip og investerer i klimateknologi. Disse medlemmer vil påpeke at dette kunne vært et positivt virkemiddel for å bidra til fornyelse, som igjen vil redusere klimagassutslippene i maritim sektor.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, vil påpeke at det å overføre gods fra vei til sjø er god klimapolitikk. Flertallet viser til at klimaeffekten ved godsoverføring fra vei til sjø er godt dokumentert i form av reduserte utslipp av CO₂, NO_x og andre klimagasser. Et lasteskip tilsvarer kapasiteten til 200–300 tunge kjøretøy, som i tillegg til lavere utslipp også gir redusert belastning på norske veier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på utfordringen i at et lasteskip får økte drivstoffpriser ved en gradvis økning av CO₂-avgiften, mens en kompensering av CO₂-avgiften gjennom reduksjon i veibruksavgiften, vil gi lavere drivstoffkostnader for tungtransporten. Disse medlemmer ser at et slikt utslag av avgiftspolitikken kan ses som en konkurransevridning som er til hinder for målsettingen om å flytte gods fra vei til sjø.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at det kan være grunn til å se nærmere på en fondsløsning for klimaomstilling av skipsfarten, finansiert av inntekter fra CO₂-avgiften på drivstoff.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet merker seg at næringen ser dette som et effektivt virkemiddel for å redusere klimagassutslippene fra norske

fartøy, alternativt at lavutslippsløsninger (som LNG-skip) kan hente støtte gjennom Enova.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at det har vært liten dialog mellom regjeringen og næringene i forbindelse med utarbeidelsen av klimameldingen. Flertallet merker seg at det er langt mellom de positive tiltakene som kan bidra til omstilling og flere arbeidsplasser innenfor næringen. Flertallet mener økt sjømatkonsum tilsier at fisken må fanges og bearbeides i Norge, for å bidra til økt sysselsetting. Flertallet finner det underlig at regjeringen ikke ser mulighetene som ligger i dette, og tilpasser klimatiltakene i fiskerinæringen bedre. Sammenlignet med landbruket, hvor matkasting blir sett på som en del av problemet, så ville det etter flertallets mening vært naturlig å i større grad se på restråstoffet som en ressurs i fiskeri- og havbruksnæringen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til Meld. St. 32 (2018–2019) Et kvotesystem for økt verdiskaping – en fremtidsrettet fiskerinæring (kvotemeldinga). Betydningen av kvotesystemet for omfanget av helårige arbeidsplasser i fiskeindustrien og utnyttelsen av restråstoff blir omtalt i kvotemeldingen, og regjeringen valgte i tillegg å utarbeide egne strategier for helårige arbeidsplasser i fiskeindustrien og økt verdiskaping av marint restråstoff som et supplement til denne. Disse medlemmer understreker at det er en målsetting å øke bearbeidningen av sjømat i Norge. I tillegg til bærekraft er det et mål å legge til rette for at de marine ressursene utnyttes optimalt og på en måte som gir høyest mulig verdiskaping, noe som inkluderer økt fokus på bruk av restråstoff fra sjømatnæringen. Disse medlemmer påpeker at økt bearbeidning i Norge av norske ressurser sikres best gjennom en variert flåtestruktur som kan levere hele året. Disse medlemmer understreker at regjeringen gjorde flere grep i kvotemeldingen for å øke bearbeidningen av råstoff og sikre helårige arbeidsplasser i fiskeriindustrien.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at fiskeflåten gjennom forslaget i klimaplanen får mer enn en tidobling av CO₂-avgiften fra 2021 til 2030. I tillegg har regjeringen og Fremskrittspartiet vedtatt at kompensasjonsordningen for fiskeflåten skal trappes ned over fire år samtidig som de øker den generelle CO₂-avgiften. Disse medlemmer viser til at fiskeflåten i dag har få alternativ til å tilpasse seg økte avgifter enn gjennom mer strukturering og endret fangstmønster. Disse medlemmer mener dette vil gi bortfall av fiskeri med lave marginer, større sesongtopper og mer landinger og bunkring i utlandet. I tillegg vil

driftsmarginene og fornyingsevnen i fiskeflåten bli sterkt redusert.

Disse medlemmer mener en så stor økning i CO₂-avgiften kun vil bli enda en ny statlig/fiskal avgift, og at denne svært høye avgiften vil føre til redusert lønnsomhet og aktivitet i mange fiskerier. Det vil igjen redusere fiskerinæringens fremtidige evne til å investere i løsninger for klimatilpassing. Disse medlemmer mener dette er særlig uheldig fordi det er gjennom fornying de største miljøgevinstene kan oppnås. Lavere fornying er samtidig svært uheldig for den maritime industrien som sårt trenger flere oppdrag.

Disse medlemmer viser til at flere organisasjoner i høringen påpekte at fiske ikke kan sammenlignes med fjordkryssinger, og de positive erfaringene med elektrifiseringen av fergene ikke kan overføres til fiskeflåten. Fiskeflåten har ofte lange fangstturer i værharde områder, og vet ikke alltid hvor de finner fisken, eller hvor de skal levere fangsten. Disse medlemmer vil understreke at for de fleste fartøygruppene finnes det ikke aktuelle lavutslipps- eller nullutslippsløsninger i dag.

Disse medlemmer viser til at regjeringen sier det er viktig å unngå at andre lands utslipp øker som følge av norsk klimapolitikk. En problemstilling vi vil møte med høye avgifter er at mange fiskerier sannsynligvis kan bli ulønnsomme. Disse medlemmer ser da at en risikerer at fiskefartøy både vil tanke og levere fisk i utlandet, og at resultatet blir økte CO₂-utslipp globalt, eller at verdifullt og klimavennlig protein fra havet må erstattes med annet protein. Disse medlemmer kan ikke se at disse alternativene er gode løsninger, men heller er et sterkt argument for at CO₂-avgiften til fiskeflåten må sees i sammenheng med hva som skjer i land vi konkurrerer med, og hva som er teknologisk mulig.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2021 har foreslått å beholde lav sats på CO₂-avgiften for fiskerinæringen, og at da regjeringen og Fremskrittspartiet i 2018 valgte å innføre økning i CO₂-avgiften, var Senterpartiet skeptiske til regjeringens varslede kompensasjonsordning. Nå varsler regjeringen at de ikke viderefører kompensasjonsordningen for næringen, og samtidig tredobler CO₂-avgiften. Det vil, etter disse medlemmers mening, være dramatisk for næringen. Disse medlemmer viser til at det per mars 2021 ikke er utbetalt penger via kompensasjonsordningen til tross for at det er innbetalt full sats på CO₂-avgiften siden 1. januar 2020. Det er store deler av fiskeflåten der det ikke er økonomi til å gjøre tiltak for å unngå økte kostnader. Disse medlemmer ser videre at avgiften kan ramme andre fiskeripolitiske mål, som for eksempel jevn landing av fisk gjennom året og fiske på mindre økonomisk lønnsomme arter. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i alternativt statsbudsjett for 2021 foreslår en støtteordning på 60

mill. kroner for å gjennomføre tiltak for å redusere utslipp fra sjarkflåten.

Disse medlemmer viser til at regjeringen og Fremskrittspartiet i statsbudsjettet for 2021 har innført en kontrollavgift på 42 mill. kroner. I tillegg er det vedtatt en ny avgift på fisk som skal legges frem denne våren på 100 mill. kroner årlig. Denne avgiften har kun som formål å hente inn penger til statskassen (fiskal avgift). I tillegg merker disse medlemmer seg at de fire partiene har besluttet å fjerne den reduserte satsen på CO₂-avgiften for fiskeri.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti fremhever viktigheten av at regjeringen arbeider med å forbedre fiskerikontrollen og bekjempe fiskerikriminalitet både nasjonalt og internasjonalt i tråd med hovedlinjene i anbefalingene fra Fiskerikontrollutvalget (NOU 2019:21). Styrket fiskerikontroll gir mer bærekraftig forvaltning av fiskeriressursene og bedrer konkurranseevnen til de seriøse og lovlydige næringsutøverne. Satsingen krever betydelige investeringer i digital infrastruktur og spesialisert kompetanse. Disse medlemmer viser til at den foreslåtte kontrollavgiften er avgjørende for å finansiere den strengt nødvendige styrkingen av fiskerikontrollen. Disse medlemmer påpeker at det er normalt at næringen bidrar helt eller delvis til finansiering av offentlige tilsyn, og at det ikke er noen tungtveiende grunner for at fiskeflåten skal unntas for en slik plikt, og at andre næringer skal betale for fiskerinæringens særskilte kontrollbehov.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at de fire partiene har også besluttet å fase ut kompensasjonsordningen for CO₂-avgift i fiskeriene, og nå sist er det varslet at CO₂-avgiften skal økes kraftig. Disse medlemmer vil understreke alvoret i dette, og at det vil gi fiskerinæringen store økonomiske utfordringer.

Disse medlemmer viser til at det er mye sjøtransport i tilknytning til sjømatnæringen, alt fra service og vedlikehold til internt transporter og transport av produktene til markedene. Disse medlemmer viser videre til at det de siste årene har vært en betydelig nybyggingsaktivitet innen flere av disse fartøyskategoriene. Hybrid- og nullutslippsløsninger er innført og under utprøving flere steder. Disse medlemmer viser til at dette er båter som krever store investeringer, og det er derfor urealistisk og lite miljøvennlig at en forholdsvis ny flåte skal byttes ut allerede i 2024.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at Norge har et naturgitt konkurransefortrinn ved at temperert, oksygenrikt og rent vann strømmer opp langs kysten. Dette konkurransefortrinn har også en side til klimagassut-

slipp. Golfstrømmen gjør det mulig å produsere store mengder mat uten bruk av energi for pumping eller rensing av vann. Disse medlemmer mener havbruksnæringen må sikres rammevilkår som fortsatt gjør det mulig å produsere fisk langs hele kysten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at man ved å øke bearbeidingsgraden i Norge vil kunne redusere antallet transportenheter ved at man unngår transport av sløyd fisk. Flertallet vil understreke at økt bearbeidning i Norge er positivt for det samlede klimaavtrykket.

Flertallet viser til at 60–70 prosent av klimagassutslippene i havbruksproduksjonen er relatert til foringredienser. Flertallet mener målet må være å øke tilgjengeligheten av alternativer til dagens fôrvarer, ved blant annet å fangste, prosessere og ta i bruk flere ingredienser fra lavere trofisk nivå i havet, som igjen kan redusere klimautslippene. Lykkes vi med dette kan det, slik flertallet ser det, også bidra til å skape ny industri og nye arbeidsplasser i Norge. Flertallet mener derfor det bør etableres et eget industriprogram for utvikling og oppskalering av fôrvarer med lave miljøfotavtrykk.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for ladeinfrastruktur, med mål om at alle norske havner har lademuligheter fra 2030.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen klimaplan med tilhørende tiltakspakke for grønn nærskipsfart.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen strategi for å flytte gods fra vei til sjø og bane.»

«Stortinget ber regjeringen utrede krav om at alle nye supplyskip fra 2024 har teknologi som minst halverer utslippene.»

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med havbruks- og fiskerinæringen med mål om en forpliktende avtale om reduksjon av klimagassutslipp frem til 2030.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en ordning som bedre legger til rette for miljøvennlige nybygg og tilpasninger/forbedringer på eksisterende fartøy.»

«Stortinget ber regjeringen se på og forbedre ordninger som kan bidra til å utvikle lettere og mer energieffektive fiskeredskaper.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem et eget industriprogram for utvikling og oppskalering av fiskefôrvarer med lave miljøfotavtrykk.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt bearbeidning av fisk i Norge med sikte på å redusere det samlede transportbehovet.»

«Stortinget ber regjeringen etablere effektive og forutsigbare ordninger som stimulerer til teknologi for videre vekst av havbruksnæringen i sjø for å sikre at fisken produseres med lavest mulig bruk av energi.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en avtalebasert ordning for reduksjon av klimagassutslippene fra norske skip, hvor rederne forplikter seg til å halvere utslippene av klimagasser innen 2030 i forhold til utslippene i 2005 og hvor CO₂-avgiften settes lik EUs kvotepris når avtalen trer i kraft.»

2.8 Skipsfart og fiske

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens store satsing på grønn skipsfart. I 2020 bevilget regjeringen 735 mill. kroner til tiltak rettet mot grønn omstilling i skipsfarten. I budsjettet for 2020 ble arbeid for grønn flåtefornyelse i lastesegmentet lansert gjennom Grønt skipsfartsprogram, og statsbudsjettet for 2021 videreførte denne kraftige satsingen. Disse medlemmer vil også trekke frem regjeringens satsing på utslippsfrie hurtigbåter og ferger, der det for 2021 ble bevilget 80 mill. kroner gjennom Klimasats samt 100 mill. kroner ekstra til fylkeskommunene for å støtte innfasing av lav- og nullutslippsferger på fylkesveisambandene.

Disse medlemmer viser til at det nå er over 70 helelektriske og hybridelektriske ferger i det norske transportnettet, og det satses nå på grønne hurtigbåter. Disse blir i stor grad utviklet og bygget i Norge. En satsing på grønnere skipsfart gir industriutvikling, arbeidsplasser og eksportmuligheter. I løpet av 2021 vil Norge etter planen også få verdens første hydrogendrevne ferger i drift.

Disse medlemmer fremhever at utslippene fra innenriks sjøfart og fiske skal halveres innen 2030, sammenlignet med 2005. Regjeringen tar sikte på å innføre krav og kriterier om lav- og nullutslipp i flere fartøysegmenter der det ligger til rette for det. Dette gjelder for nye fergeanbud i løpet av 2023, servicefartøy i havbruksnæringen i løpet av 2024, og nye hurtigbåtanbud i løpet av 2025. Disse medlemmer viser også til at regjeringen vurderer å inkludere biogass i et omsetningskrav i innenriks skipsfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne fremhever at grønn omstilling av norsk maritim næring vil sikre at norske maritime bedrifter er godt rustet for fremtiden. Det bidrar dessuten også til at vi når våre klimamål, samtidig som det skapes nye, lønnsomme arbeidsplasser.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens satsing på grønn skipsfart og den store satsingen på virkemiddelapparatet for å støtte oppunder denne satsingen. Enova delte ut over 1,6 mrd. kroner til skipsprosjekter mellom 2015 og 2019, hvorav 1,5 mrd. kroner omfattet fartøy med batteri og ladeanlegg for lav- eller nullutslippsfartøy som benytter batteriteknologi. Disse medlemmer viser til at Enova har støttet fartøy og prosjekter i de fleste segmenter av maritim transport. I tillegg har Enova bidratt til en konkurransebasert utbygging av rundt 100 landstrømprosjekter, og gitt støtte på over 700 mill. kroner siden 2015. Satsingen på landstrøm skal bidra til et levedyktig marked for landstrøm gjennom en offentlig tilgjengelig infrastruktur med god bruksutnyttelse.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det er viktig at det legges til rette for rask utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff som landstrøm, biogass, hydrogen og ammoniakk i hele landet. Dette må skje gjennom en kombinasjon av offentlige virkemidler og markedsbaserte løsninger, slik at vi holder tritt med utviklingen av en grønnere maritim næring og sørger for å skape et marked for de nye grønne løsningene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at kystfisket er den mest skånsomme måten å drive fiske på og er det fisket med lavest utslipp per kg fanget fisk. Disse medlemmer mener derfor det er svært viktig å ta vare på og styrke kystfisket framover. Det er de siste årene utviklet lav- og nullutslippsløsninger i fiskeriene som det må satses på framover.

Disse medlemmer viser til at nye studier viser at bunntråling kan stå for like store klimagassutslipp som verdens flytrafikk. Havbunnen er verdens største karbonlager, og dette karbonlageret forstyrres av bunntråling. Disse medlemmer viser til at Norge er et av de ti landene i verden med størst utslipp fra bunntråling.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge utslipp fra bunntråling i Norge, og komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å redusere disse utslippene i forbindelse med nasjonalbudsjettet for 2022.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede incentiver til ombygging og nybygg av utslippsfrie løsninger i kystfiskeflåten og komme tilbake til Stortinget med forslag om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre fortgang i utredningen av konkrete krav til utslippskutt fra havbruksfartøy, offshorefartøy og fraktesfartøy, som fremdeles er likelydende med handlingsplanen for grønn skipsfart fra 2019, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert budsjett 2021.»

«Stortinget ber regjeringen gi svært begrenset mulighet til unntak fra utslippskravene for havbruksfartøy, offshorefartøy og fraktesfartøy.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen arbeide i IMO for å sikre nullutslipp i global skipsfart.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om full elektrifisering eller bruk av fornybart drivstoff i nye konsesjoner til oppdrettsnæringen.»

«Stortinget ber regjeringen om å utrede og innføre CO₂-avgift på bruk av drivstoff i all konsesjonsbelagt virksomhet (petroleumsrelatert virksomhet, havbruk og fiske), samt all annen skipsfart i norske farvann. Det gis mulighet for næringen til å inngå en avtale med staten, etter modell fra Næringslivets NO_x-fond som et alternativ til en slik CO₂-avgift.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til at offentlig innkjøp sikrer utnyttelse av sjøtransportens miljømessige fordeler.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at krav om nullutslipp fra turistskip og ferger i verdensarvfjordene innføres så raskt som mulig, slik at næringen får tid til å omstille seg til kravet trer i kraft senest innen 2026.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for utvidelse av kravene om nullutslipp av klimagasser også til andre norske fjorder, i tråd med stortingsvedtaket fra 2018 om utslippskrav for alle fjorder.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunene har forutsigbar støtte for ekstrakostnader ved å stille lav- og nullutslippskrav i ferge- og hurtigbåt- og bussanbud. Kostnadsnøkklene i inntektssystemet for fylkeskommunene må innrettes slik at de dekker de reelle kostnadene for lav- og nullutslipp for kollektivtrafikk i fylkene.»

«Stortinget ber regjeringen om at krav om lav- og nullutslipp for ferger og hurtigbåter forskriftsfestes, med svært begrenset mulighet til unntak fra kravene. For ferger bør kravet være nullutslipp. Kravene bør innføres så raskt som mulig, senest i hhv. 2023 og 2025, som foreslått i klimameldingen (Meld. St. 13 (2020–2021)).»

«Stortinget ber regjeringen om at krav om lav- og nullutslippsløsninger i offentlige innkjøp av sjøtransporttjenester forskriftsfestes og innføres senest i 2023.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram et forslag til endring i regelverk for nettariffer, slik at det blir lønnsomt å bruke landstrøm for skip i norske havner.»

2.9 Energisektoren

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at klimautfordringene forutsetter en massiv overgang fra fossil til fornybar energi. Elektrifisering er det mest kostnadseffektive for å oppnå utslippskutt. De store gevinster er innen transport og ny fremtidsrettet industri som hydrogen-, am-

moniakk- og batteriproduksjon basert på fornybar energi. Det vil gi arbeidsplasser og verdiskapning, samtidig som klimagassutslipp blir kuttet. Kraftforbruket vil øke. Dagens kraftsystem er ikke rigget for den raske omstillingen vi står overfor. Kapasiteten i det norske strømnettet er bygget for å håndtere dagens energimiks, hvor fossil energi står for nær 50 prosent av energiforbruket. Allerede nå er det flere regioner som mangler overføringskapasitet og må si nei til industrietablering. Også i Europa pekes det på hvor avgjørende infrastruktur er for å nå ambisjonene i EUs grønne giv. I tillegg til nettkapasitet mener disse medlemmer at produksjon og produksjonskapasitet må økes. Et større innslag av uregulerbar produksjon vil gi utfordringer i tillegg til nettkapasitet. Kraftsystemet som skal møte de nye behovene er komplekst og sammensatt.

Disse medlemmer viser til at NVE mener det er behov for 23 TWh ny elektrisitet i 2040, mens Statnett mener det er på mellom 30–50 TWh. Det vil kreve betydelige nettinvesteringer og utløse massive miljøinngrep og konflikter. Disse medlemmer mener det må utformes en helhetlig strategi som svarer på hvordan energisystemet skal utvikles for å nå klimamålene vi har satt oss i 2030 og 2050. Sverige har besluttet å utarbeide en slik strategi. Strategien må drøfte hvordan sikre Statnett kapasitet slik at de kan ligge i forkant. Saksbehandlingstiden må kortes ned. I dag tar det over 10 år å planlegge og bygge nye linjestrekk til tross for statlig plan. Disse medlemmer mener regionale nettselskaper med dokumentert kompetanse og erfaring må kunne avlaste Statnett i planlegging og byggingen av infrastrukturprosjekter. Nettutvikling må i større grad tilrettelegges for ny næringsutvikling og grønn omstilling, og ikke kun forsyningssikkerhet. Videre må ny teknologi som gjør det mulig å bruke nettet mer effektivt og holde kundenes kostnader nede, utvikles og tas i bruk.

Disse medlemmer viser til at solkraft på kort tid har utviklet seg til å bli den billigste og mest brukte formen for kraftproduksjon i store deler av verden. Forskning viser at solceller er en sentral teknologi for nullutslippsbygg og i smarte nett. Det er en enkel, konfliktfri og rimelig kilde til økt kraftproduksjon. Bransjen forventer at solkraft innen 2030 vil stå for 2–4 TWh, uten beslag på nye naturområder. Disse medlemmer ser at det regulatoriske rammeverket må tilpasses ny teknologisk utvikling. Det gjelder spesielt TEK, som må tilpasses lokal energiproduksjon, og energiloven som må tilpasses plussenergibygg og områdeløsninger. Norske silisiumsprodusenter lager materialer til bruk i solcellerpaneler med verdens laveste CO₂-utslipp. De bidrar allerede i dag med 7 GWh og bidrar hvert år til å redusere utslipp med mellom 3,5–7 mill. tonn CO₂.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet,

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere arbeidet med en helhetlig strategi som svarer på hvordan energisystemet skal utvikles for å nå klimamålene vi har satt oss i 2030 og 2050.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for utbygging av mer ren energi og infrastruktur gjennom en samlet plan for norsk vannkraft, vindkraft og andre energiutbygginger som krever konsesjon.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke norsk vannkraftproduksjon, gjennom å legge til rette for økt vedlikehold, oppgradering og fornyelse av eksisterende vannkraftanlegg, for å unngå kraftunderskudd og økte kraftpriser.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt lokal solenergiproduksjon på kommersielt grunnlag.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en elektrifiseringsplan som ser Norges samlede kraftbehov fram mot 2030 basert på mål om utslippskutt, energieffektivisering og grønn næringsutvikling.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for at solkraft, vannkraft, havvind, vindkraft og biogass sees i sammenheng med behov for opprusting av kraftnettet i en samlet plan for fornybarutbygging.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en ambisiøs nasjonal strategi for havvind som blant annet inkluderer satsing på norsk leverandørindustri, et godt regelverk, attraktive rammebetingelser for investeringer og et tett samarbeid mellom Norge og EU.»

«Stortinget ber regjeringen bidra til et forutsigbart og aktivt eierskap slik at Statkraft blir en spydspiss i utviklingen av fornybar energi i Norge og internasjonalt, og blir en industriell utvikler innen grønn hydrogen- og batterivirkosomhet og trekker med seg norsk leverandørindustri til utlandet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at tariffmodellene for kraft ivaretar norsk industri på en bedre måte, og at rimelig og ren norsk kraft gjør det attraktivt å etablere ny kraftforedlende industri i Norge.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for stor-skala battericelleproduksjon i Norge, blant annet gjennom gode arealplaner og tilgang til ren og rimelig energi.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at petroleumsnæringen i Norge er blant de næringene som i dag betaler høyest samlet CO₂-pris globalt gjennom både CO₂-avgift og kvoter. Disse medlemmer mener det er viktig å unngå at norsk sokkel utkonkurreres med særnorske avgifter og at investeringene flyttes til andre land. Det bekymrer også disse medlemmer at en økt CO₂-avgift også sannsynligvis vil ha effekt på felt i haleproduksjon og føre til lavere ressursutnyttelse av disse feltene ved tidligere nedstengning.

Disse medlemmer mener en oppnåelse av klimamålene krever at selskapene har et langsiktig perspektiv på virksomheten i Norge. Konkurransedyktige rammebetingelser som sikrer lønnsom produksjon på norsk sokkel og som stimulerer til teknologiutvikling og innovasjon vil være avgjørende for å sikre industriens konkurransekraft også i fremtiden.

Klimameldingen foreslår at CO₂-prisen for kvotepliktige utslipp fra petroleum også skal økes til 2 000 kroner tonnet i 2030. Disse medlemmer er generelt bekymret for at endrede rammebetingelser skal føre til utflytting av arbeidsplasser og industri samt karbonlekkasje.

Klimagassutslippene fra norsk olje- og gassproduksjon er blant de laveste i verden. Norge har en av verdens reneste petroleumsindustrier som utnytter ressursene sine best. Den representerer 3 prosent av verdens olje- og gassproduksjon, og disse medlemmer mener kutt her kun vil flytte produksjonen til land som produserer med vesentlig høyere utslipp og lavere utnyttelsesgrad. Det vil ikke gi reduksjon i globale utslipp, men en dramatisk reduksjon i Norges inntekter som grunnlag for velferdsstaten.

Elektrifiseringen av sokkelen vil, basert på svar fra regjeringen selv, ikke gi noen reell klimaeffekt, men åpne for et økt kraftbehov som mest sannsynlig må byg-

ges ut med vindkraft. Gassen som man har tilgjengelig på sokkelen i dag vil da bli sendt til Europa og brent der istedenfor. Disse medlemmer påpeker at dette er en ekstrem kostbar løsning, uten å gi noen som helst globale reduksjoner av CO₂-utslipp. Store mengder elektrisk kraft til sokkelen vil også gi effekt i form av økte strømpriser i Norge. Disse medlemmer er derfor svært skeptiske til å elektrifisere sokkelen med strøm fra land.

Statnett har vurdert strømbehovet for full elektrifisering av sokkelen til inntil 23 TWh, som er mer enn kraftoverskuddet i Norge i et normalår.

Disse medlemmer er opptatt av å kunne belyse hvor strømmen skal komme fra i et stadig mer elektrisk samfunn. Disse medlemmer opplever at det er lite populært for tiden å bygge ny vindkraft eller vannkraft. Vannkraften har gitt Norge tilgang på sikker og ren energi. Norge har et kraftoverskudd, men ikke i overskuelig fremtid dersom behovet for kraft øker vesentlig. Disse medlemmer vil derfor ikke støtte å ta kraft fra land ut til sokkelen. I enkelte områder er elektrifisering dyrt eller umulig, og andre steder fører det kun til å flytte utslipp og/eller kun bidra til å øke prisen på strøm for vanlige folk og industri.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at klimameldingen og klimapolitikken generelt forutsetter storstilt elektrifisering av det norske samfunnet på alle sektorer, det gjelder blant annet elektrifisering av sokkelen, transportsektoren, landbruk, etablert industri og ny fornybar industri med mer. Disse medlemmer viser til at Norge i dag produserer rundt 145 TWh og har et overskudd på rundt 15 TWh. Disse medlemmer merker seg at NVE og Statnetts prognoser for elektrifisering av samfunnet tilsier at vi trenger (med noe varierende tall) mellom 37 og 70 nye TWh. Disse medlemmer mener at klimameldingen i for liten grad berører de store spørsmålene som økt kraftbehov og særlig økt elektrifisering reiser.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at debatten og konflikten knyttet til utbygging av ny energi er blant vår tids mest krevende. Disse medlemmer vil blant annet peke på landbasert vindkraft i den forbindelse. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet har bedt om at den varslede stortingsmeldingen «Melding om langsiktig verdiskaping frå norske energiressursar» kunne fremskyndes og komme tidligere til Stortinget enn det regjeringen har meldt. Disse medlemmer ba om dette for å kunne behandle klimameldingen i lys av, og i sammenheng med, regjeringens plan for energiressursene våre og et kunnskapsgrunnlag for å vurdere den samlede kraftsituasjonen nå og for fremtiden. Disse medlemmer

mener det ville dannet et godt utgangspunkt for fremtidig kraftpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ser det som meget utfordrende å skulle vedta nye klimaambisjoner og tiltak, uten å vite i hvilken grad og i hvilket omfang innsatsmidlene er tilgjengelige. Disse medlemmer mener det er en svakhet ved klimameldingen at en ikke har kunnet se på og tatt opp til vurdering disse temaene i en mer helhetlig sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti merker seg kritikken fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet om at Klimaplanen og den varslede stortingsmeldingen om langsiktig verdiskaping av norske energiressurser ikke blir behandlet samtidig i Stortinget. Disse medlemmer er enige i at klima og energi henger nøye sammen, men den varslede meldingen er ingen energimelding, men handler om framtidig verdiskaping av norske energiressurser. Disse medlemmer påpeker at første gang Senterpartiet tok opp behovet for å behandle meldingene samtidig, var i slutten av februar. Det har vært kjent siden oktober 2020 at regjeringen skal legge fram meldingen om langsiktig verdiskaping av norske energiressurser, mens Klimaplanen ble lansert 8. januar 2021.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen nå arbeider med å ferdigstille meldingen. Olje- og energiministeren opplyser at departementet har fått inn 150 innspill som fortjener en grundig vurdering (i brev dattert til komiteen 19. februar 2021). Å fremskynde arbeidet med meldingen ville dermed vært uforsvarlig. Disse medlemmer imøteser statsrådets forsikring om at Stortinget kan legge til grunn at den kommende meldingen vil være godt i samsvar med Klimaplanen og perspektivmeldingen, som nylig er lagt fram for Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet legger til grunn at elektrifisering er en viktig del av det grønne skiftet, men ser likevel at det også er noen problemstillinger knyttet til elektrifisering når det gjelder sårbarhet i viktige samfunnsfunksjoner. Disse medlemmer mener at et nært ensidig fokus på elektrifisering som løsning i alle sektorer kan være uheldig. Både når det gjelder kjøretøy og maskinpark knyttet til beredskapstater som helse, politi, brann og redning eller forsvar, mener disse medlemmer det kan være gode grunner til å se på hele bredden av muligheter innenfor det fornybare. Disse medlemmer mener at hensynet til stabil tilgang til drivstoff vil være avgjørende i en beredskapssituasjon, og at det kan være nødvendig å ha alternativer til elektrisitet i noen sammenhenger av samfunnssikkerhetsmessige hensyn. I tillegg vil disse medlemmer vise til at Norge er et langstrakt og variert land, og at elektrifisering av

Nord-Norge byr på andre utfordringer enn elektrifisering av Østlandet.

På denne bakgrunn vil komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en melding for hvordan man kan sikre beredskapen i et samfunn som i stadig større grad skal elektrifiseres.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en strategi for elektrifisering og komme tilbake til Stortinget med denne.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det er et tvverrpolitisk mål å arbeide for nullutslipp fra installasjoner på norsk sokkel fram mot 2040, og at næringen selv jobber offensivt mot dette målet.

Disse medlemmer mener imidlertid det er helt avgjørende at utslippsmålet nås på en måte som ikke setter norsk kraftkrevende industri i fare med økte strømpriser eller mangel på kraft. Disse medlemmer mener at elektrifisering av sokkelen for fremtiden må komme fra havvind, men ser også at det kan være andre måter som i kombinasjon vil gjøre det mulig å nå målet om nullutslipp fra norsk sokkel.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan installasjoner på norsk sokkel kan være elektrifisert, ha et system for fangst og lagring av CO₂ eller andre former for karbonnøytral produksjon.»

2.10 Byggsektor og energieffektivisering

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at bygger den sektoren som bruker mest energi og strøm (65 TWh) i Norge. Flertallet viser til at husholdningene hvert år bruker rundt 40 TWh og i 2019 var dette 30 prosent av totalt strømforbruk i Norge. Tilgang på fornybar kraft er en knapphetsressurs i utvikling mot lavutslippssamfunnet, og vi må bruke energien så effektivt som mulig.

Flertallet viser til at energisparing i bygg kan gi store besparelser i strømforbruket i byggsektoren og viser til meldingen om at tiltak som reduserer bruk av energi i byggsektoren kan brukes til å erstatte fossile energikilder i andre sektorer og kan redusere både be-

hovet for ny kraftproduksjon og store nye inngrep i urørt natur.

I denne sammenheng viser flertallet til Stortingets vedtak fra 30. mai 2017:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2018 legge fram en plan for hvordan man kan realisere 10 TWh energisparing i bygg innen 2030. Planen skal inneholde en konkret nedtrappingsplan i bygg og en virkemiddelpakke med eksisterende og nye virkemidler for å realisere målet.»

Flertallet viser til at målet allerede ble foreslått gjennom behandling av energimeldingen i juni 2016, og vil bemerke at det har gått nærmere 5 år uten at det er lagt fram en konkret plan for hvordan målet om 10 TWh energisparing vil nås. I mellomtiden svekkes insentivene. I januar 2021 fjernet Enova støtteprogrammet for energisparing i yrkesbygg og boligblokker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det utvikles modulbaserte bygg- og vedlikeholdsprodukter, og stille krav om at en større andel byggematerialer er modulbaserte løsninger som enkelt kan demonteres og gjenbrukes.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide systemer for å benytte eksisterende bygg som materialbanker.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke reklamasjonsretten på ny bolig fra fem til ti år i bustadsoppføringslova for å sikre lengre holdbarhet på materialer.»

«Stortinget ber regjeringen utrede insentiv i byggeforskriftene til å bruke varmepumper til oppvarming og komme tilbake til Stortinget med forslag.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne dokumentavgiften ved totalrehabilitering og når deler av bygget består.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre klimakrav til materialer i teknisk forskrift, basert på livssyklusanalyser.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre TEK og lage en nasjonal veileder slik at det blir enklere å rehabilitere og unngå riving og stille klimakrav og krav til sirkularitet i TEK.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om maskinlesbar produktinformasjon og tilpasse forskrifter (DOK/TEK) til de standardiserte produktdataene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avklare og justere regelverket knyttet til anvendelse og til kjøp og salg av brukte byggevarer. Stortinget ber regjeringen snarlig utarbeide en veiledning for generelle dokumentasjonskrav rettet mot brukte byggevarer, uavhengig av om de skal omsettes eller ikke.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at NVE også har foreslått nye nettariffer som reduserer insentiver til energisparing og egenproduksjon av strøm som solcelle, biogass eller spillvarme. Husholdninger betaler inn rundt 400 mill. kroner som påslag til nettleien, og kun 156 mill. kroner ble delt ut i 2020.

Disse medlemmer ser at andre land i Norden og Europa prioriterer energisparing og setter sluttbrukerløsninger i sentrum for sine strategier for grønn omstilling og verdiskaping. Disse medlemmer mener at det i tillegg er viktig å mobilisere forbrukerne i omstillingen og at forbrukerne ser konkrete resultater.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at borettslag og sameier utgjør om lag 35 prosent av boligmassen, og mange ble bygget på 50–60-tallet og trenger oppgradering. Det er en areal- og energieffektiv boform og har potensial til å redusere belastningen på

nettet ved å styre den samlede effektbruken og utnytte tak og veggflater til strømproduksjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at borettslag og sameier skal prioriteres i tildeling av Enova-midler til energieffektivisering, egenproduksjon av strøm, ladeinfrastruktur og utvikling av smarte styringssystemer. Det vil også bidra til økt sysselsetting i byggebransjen og ny virksomhet i utvikling av klimaløsninger i sluttmarkedet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at fjernvarme som er basert på spillvarme og overskuddsressurser er en viktig del av den sirkulære økonomien og vil avlaste strømmettet, bidra til innovasjon i flere næringskjeder og viktige tiltak for å nå klimamålene. Flertallet mener at Enova snarest bør gjennomføre den varslede endringen av energimerkeordningen for bygg, slik at den likestiller oppvarmingsalternativer som avlaster nettet. Videre etterlyser flertallet den varslede endringen fra 2018 om et skjerpet krav om energifleksible oppvarmingsløsninger i byggeteknisk forskrift fra 60 prosent til 80 prosent i alle bygg på over 1 000 kvadratmeter. Det vil dempe behovet i strømmettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det i Klimakur 2030 er utredet flere muligheter for etablering av ladeinfrastruktur i transportsektoren, både innen landstrøm og lading av kjøretøy. I denne sammenheng viser disse medlemmer til at både fjernvarme og kjøling kan bidra til avlastning av strømmettet bl.a. for å legge til rette for bedre ladeinfrastruktur.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for teknologinøytrale rammevilkår og at regelverket tilpasses ny teknologi for nullutslippsbygg, ulike former for nabolagsstrøm og lokalt produsert strøm som solkraft, biogass, fjernvarme, bergvarme og andre relevante energikilder.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for hvordan man skal realisere 10 TWh energisparing i bygg innen 2030 fra dagens nivå på 80 TWh i tråd med Stortingets vedtak fra 30. mai 2017. Planen må inneholde en konkret nedtrappingsplan for energibruk og

en virkemiddelpakke med eksisterende og nye virkemidler for å realisere målet.»

«Stortinget ber regjeringen videreføre nåværende støtteordninger for yrkesbygg og boligblokker gjennom Enova, frem til en konkret nedtrappingsplan i bygg blir lagt fram for Stortinget.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at de midlene som blir overført fra nettariffen til Enova, i sin helhet blir gjort tilgjengelig til energiltak i husholdningene gjennom Enova.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjett for 2022 sette av egne midler i Enova til energieffektivisering, egenproduksjon av strøm, ladeinfrastruktur og smarte styringssystemer i borettslag og sameier.»

«Stortinget ber regjeringen bidra til mer effektiv bruk av energi i næringslivet og husholdninger gjennom støtteordninger, økt kompetanse og offentlige krav og at dette blir en del av mandatet til Enova.»

Flertallet viser til at effektivisering av energibruk i byggsektoren forutsetter et bredt og variert sett virkemidler. Flertallet viser videre til at hovedgrepet for å oppnå utslippsreduksjoner fra bygg er omlegging fra bruk av fossile brensler til fornybart. Flertallet vil peke på at virkemidler som klimavennlig materialbruk og energieffektivisering i eksisterende bygningsmasse har nytte og effekt både for private husholdninger og i det offentlige.

Flertallet viser til at om lag halvparten av energiforbruket i Norge går til bygg, og at tiltak som leder mot et mål om økt energieffektivisering og produksjon av energi i norske bygg er viktig klimapolitikk. Flertallet vil videre vise til at bygg- og anleggssektoren er en av Norges absolutt største næringer, og hadde over 335 000 sysselsatte i 2020. Dette innebærer ansatte over hele landet, både i by og distrikt. Flertallet mener det ligger muligheter for økt verdiskapning i denne sektoren gjennom mål og krav om økt energieffektivisering. Flertallet vil også understreke at energieffektivisering og tiltak for en mer klimavennlig byggsektor er praktiske klimatiltak som er underkommunisert gjennom regjeringens klimapolitikk. Flertallet viser til at Byggenæringens Landsforening melder at energibruk i bygg ut-

gjør om lag 40 prosent av energibruken, og at energiforbruket i TWh i det alt vesentlige ikke er redusert de siste 10 årene. I tillegg vil flertallet vise til behandlingen av Dokument 8:67 S (2016–2017) fra Senterpartiet og tilhørende stortingsvedtak om en plan for å nå 10 TWh energisparing i bygg innen 2030, som på ingen måte er fulgt opp av regjeringen. Flertallet mener dette er kritikkverdige, og vitner om at regjeringen har lave ambisjoner på dette området.

Flertallet vil videre vise til at stadig flere offentlige bygg- og anleggsprosjekter setter miljø- og klimakrav. Flertallet merker seg at det også i økt grad stilles krav om fossilfrie byggeplasser i anbudsplassen. Flertallet er positive til økte miljø- og klimakrav i bygg- og anleggssektoren, slik som fossilfrie byggeplasser.

Imidlertid ser komiteens medlemmer fra Senterpartiet at det er varierende praktiske muligheter til å gjennomføre prosjekter med fossilfrie byggeplasser avhengig av hvor i landet man er. Disse medlemmer er kritiske til at man, for å oppnå det formelle kravet om utslippsfri byggeplass, må eksempelvis frakte nullutslippskjøretøy og anleggsmaskiner over hele landet, eller at det bare blir de store, landsdekkende entreprenørene med muskler til å investere i nye maskiner og kjøretøy som får oppdrag. Disse medlemmer mener derfor at det er behov for en strategi for null- og lavutslippsløsninger i bygg- og anleggssektoren som innebærer opplegg for overgangen mellom fossil og fornybar maskinpark, forslag til finansieringsmodeller eller kostnadsfordeling mellom stat og kommune for eventuelle merkostnader knyttet til miljø- og klimakrav og hvordan man kan stimulere til økt andel fossilfrie byggeplasser uten at dette går på bekostning av mangfoldet blant entreprenører i næringen.

På denne bakgrunn vil komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre byggeteknisk forskrift slik at den i større grad vektlegger klimavennlige løsninger i bygg.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at miljø og klima skal vektes minst 30 prosent i offentlige anskaffelser der innkjøpene har miljø- og klimapåvirkning.»

«Stortinget ber regjeringen innføre klimaberegninger i større byggeprosjekter i offentlig regi.»

«Stortinget ber regjeringen snarest følge opp stortingsvedtak nr. 714, 30. mai 2017, om å legge frem en

plan for hvordan man kan realisere 10 TWh energisparing i bygg innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi med mål om at alle offentlige anbud på bygge- og anleggsplasser i alle byggeprosjekter skal være utslippsfrie innen 2025. Strategien må ta opp i seg en løsning til kostnadsfordeling eller finansieringsmodell mellom stat og kommune for eventuelle merkostnader og innebære et virkemiddelapparat som ivaretar et bredt spekter av entreprenører.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan stille krav om synliggjøring av livsløpskostnader i offentlige innkjøp, med mål om sterkere vektlegging av varighet, kvalitet, mulighet for ombruk og vedlikehold.»

«Stortinget ber regjeringen styrke og utvikle støtteordninger for oppgradering og rehabilitering av boliger og forlenge levetiden på bygg, gjennom Enova og Enøktilskudd.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen har nær doblet bevilgningene til Enova siden 2013, og dermed gjort Enova til et kraftig verktøy for å få fart på det grønne skiftet. Enova er regjeringens viktigste virkemiddel for støtte til teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon av klimavennlig teknologi. Dette har ført til satsing på alt fra elektriske bybusser, støtte til solceller på privatboliger til verdens største flytende havvindpark. Siden oppstarten i 2001 har Enova medvirket til å realisere over 7 000 store og små energi- og klimaprojekter. Enova får i 2021 en bevilgning Enova på 3,3 mrd. kroner. Dette er 1,6 mrd. kroner høyere enn nivået i 2013.

Videre viser disse medlemmer til at regjeringen har spisset Enova som klimavirkemiddel i styringsavtalen for 2021–2024. Enova skal medvirke til å nå Norges klimaforpliktelser og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet. Enova vil fremover ha et stort fokus på de ikke-kvotepliktige utslippene, særlig i transportsektoren, og bidra til den nødvendige teknologiutviklingen fram mot 2030.

Disse medlemmer ønsker å fremheve at dersom vi skal nå de nasjonale og internasjonale klimamå-

lene, må klimagassutslipp fra bygg og byggenæringen reduseres. Selv om de direkte utslippene fra bygg i Norge er små, bidrar byggsektoren til utslipp gjennom bruk av byggematerialer, transport, arealbruk og byggeplasser. I Norge står byggsektoren for rundt 40 prosent av energibruken og en stor del av ressursbruken og avfallsmengden. Derfor mener disse medlemmer at det er viktig å fortsette å energieffektivisere og redusere energibruken. Frigiort energi i byggsektoren kan benyttes i andre sektorer for å erstatte fossil energi og kan hjelpe til med å avgrense både behovet for ny kraftproduksjon og inngrepene i urørt natur.

Disse medlemmer viser dessuten til at regjeringen følger opp Stortingets vedtak om å legge fram en plan for hvordan man kan realisere 10 TWh energisparing i bygg innen 2030 gjennom eksisterende virkemidler og nye virkemidler som vil følge av energieffektiviseringsdirektivet og bygningsenergidirektivet. En konkret nedtrappingsplan i bygg skal gjennomføres gjennom energidirektivets krav til en langsiktig strategi for rehabilitering av bygg.

Disse medlemmer viser til at å hente ut potensialet som ligger i energieffektivisering vil være en del av stortingsmeldingen om langsiktig verdiskaping av norske energiresurser som regjeringen vil legge fram i 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil påpeke at det er snart fem år siden Stortinget har vedtatt et mål om 10 TWh energisparing i bygg innen 2030, men at regjeringen ennå ikke har lagt fram noen plan for å nå dette målet.

Disse medlemmer er bekymret for at hvis strømprisene øker, vil det være noen husholdninger med lav inntekt som rammes uforholdsmessig hardt. Hvis myndighetene hjelper disse husholdningene med å redusere strømforbruket gjennom enøktiltak i boligen, vil de få redusert strømregning selv om strømprisen per kWh øker. Denne type ordninger er blitt utprøvd og innført i land i EU. Dette er også noe EU er svært opptatt av og har omtalt i «Clean Energy Packet» fra 2016.

Disse medlemmer viser til tilfeller der nettselskapet må oppgradere en relativt ny trafo på grunn av for liten kapasitet. Hvis et visst antall boliger og næringsbygg i området kunne redusert sitt effektuttak, ville det vært mulig for nettselskapet å utsette denne investeringen. I et gitt scenario kunne eksempelvis 100 boliger blitt etterisolert, byttet vinduer og fått installert bergvarmepumpe. Hvis dette kunne blitt gjennomført ved å gi et tilskudd på til sammen 10 mill. kroner, kunne dette vært betydelig rimeligere enn å måtte oppgradere den lokale trafoen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til den enstemmige merknaden i Innst. 401 S (2015–2016):

«Komiteen mener at nettariffer ikke bør være til hinder for lokal energi og kraftproduksjon, samt at en god ordning for såkalte «plusskunder» som omfatter alle typer bygg og boliger inkludert leiligheter i borettslag, kommer på plass. Komiteen viser til at Stortinget tidligere har bedt regjeringen legge til rette for at nettselskaper pålegges å tilby plusskundeabonnement. Komiteen mener at boligselskaper må ha muligheten til å etablere fellesmåler som plusskunder for å sikre lønnsom drift. Komiteen har merket seg at NVE har vedtatt plusskundeordningen, og sammen med Statnett har funnet en løsning slik at boligselskap får alle fordelene av å være plusskunde, og komiteen er tilfreds med dette. Komiteen viser til at AMS vil gjøre det enklere for sluttbrukere som ønsker å produsere egen strøm å levere overskuddskraft inn på nettet. Komiteen mener det må legges til rette for at kunder i et boligselskap kan gå sammen om å installere kraftproduksjon og bli plusskunde.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre plusskundeordning hvor flerbolighus kan bruke egenprodusert strøm, senest innen fremleggelse av statsbudsjettet for 2022.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at borettslag og sameier slipper å betale nettleie og elavgift for bruk av egenprodusert strøm og rapportere tilbake til Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne regulatoriske hindre for solkraft og lokalt produsert strøm.»

«Stortinget ber regjeringen oppheve begrensninger på plussus, borettslag og nabolagsstrøm.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal handlingsplan for solkraft.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvite sertifikater eller energispareforpliktelser, som er grønne sertifikater for energisparing.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre et eget energispareprogram i sameier og borettslag og for lavinntekts familier og leietakere. Utredningen skal vurdere økonomisk støtte og energilån for å gjennomføre enøktiltak.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal handlingsplan for energieffektivisering i industri og transport.»

«Stortinget ber regjeringen sikre et kompetanseløft i byggenæringen for å ta ut potensialet for energieffektivisering i bygg ved å:

- styrke fagutdanningen.
- utrede hvorvidt flere yrker bør lovreguleres, og om det må stilles tydeligere krav til fagkompetanse.
- utrede hvor godt dagens ordning med utstrakt bruk av egenkontroll fungerer, og om det er hensiktsmessig med mer bruk av uavhengig tredjepartskontroll.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en belønningsordning for kommunene etter hvor mange kWh de har spart i egen bygningsmasse. Ordningen må være enkel og ubyråkratisk og også belønne de kommuner som tidligere har gjennomført energitiltak.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre egnet prøveprosjekt der man i et område gjennomfører energi- og effektreduserende tiltak som alternativ til oppgradering av lokal trafo og linjenett. Dette kan redusere energiutgiftene for den enkelte husholdningen, og samtidig redusere nettleien for alle husholdninger.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav til nesten nullenerginivå i byggeforskriftene i 2021 hvor krav til energibruk reduseres med 40–60 prosent sammenlignet med dagens kravsnivå.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav til null-energi eller plusshus i byggeforskriftene innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for smart energibruk ved å stille krav om å utnytte ulike typer varmekilder og energilagringssystemer, som fjernvarme, spillvarme, batteri og ulike typer termiske løsninger, der det ligger til rette for det.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, frykter at Enovas insentiver for energieffektivisering trappes ned før det kommer på plass en ny plan og virkemidler. For å trygge arbeidsplasser og kompetanse frem til en nedtrappingsplan er utarbeidet, er det viktig at Enova opprettholder støtte til energisparing i husholdninger, yrkesbygg og boligblokker. En periode med lavere etterspørsel vil sette markedet tilbake, og svekke grunnlaget for senere omstilling.

Flertallet ber derfor om at dagens tilbud opprettholdes frem til planen for redusert energibruk i bygg er utarbeidet og godkjent av Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser videre til at av minimumsbeløpet på 250 mill. kroner som er avsatt til energitiltak i husholdningene, ble kun 156 mill. kroner delt ut i 2020. Husholdningene betaler til sammenlikning hvert år inn rundt 400 mill. kroner til Enova gjennom påslaget på nettleien.

Disse medlemmer erfarer at når det i avtalen står «stille til disposisjon», vil det de fleste år bety at utbetalingene ligger langt under det avsatte minimumsbeløpet. Disse medlemmer ber om at rammen ikke bare stilles til disposisjon, men faktisk utbetales i støtte til energitiltak i husholdningene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram planen for hvordan vi skal frigjøre 10 TWh i bygg innen 2030, se nest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.»

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om å halvere energibruken i bygg innen 2050, og iverksette tiltak for å nå denne målsettingen.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk

Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova opprettholder støtten til energisparing i husholdninger, yrkesbygg og boligblokker fram til Stortinget har behandlet planen for redusert energibruk i bygg.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at de midlene Enova stiller til disposisjon til energitiltak i husholdningene, faktisk utbetales i støtte.»

«Stortinget ber regjeringen videreføre nåværende støtteordninger for yrkesbygg og boligblokker gjennom Enova, frem til en konkret nedtrappingsplan i bygg er utarbeidet og godkjent av Stortinget.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at minimum 300 mill. kroner blir utbetalt til energitiltak i husholdningene gjennom Enova, frem til en konkret nedtrappingsplan for energibruken i bygg er utarbeidet og godkjent av Stortinget.»

2.11 Transportsektoren

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringens mål er å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Betydelige reduksjoner av utslippene i transportsektoren er nødvendig for å nå regjeringens klimamål. Disse medlemmer understreker at elbilpolitikken har vært en svært viktig bidragsyter til at utslippene fra veitrafikken går ned. En velutbygd infrastruktur er en forutsetning for at det skal være attraktivt å velge elbil eller andre nullutslippskjøretøy. Disse medlemmer viser til at antall ladestasjoner for elbil i perioden fra 2013–2021 har økt fra 4 683 til 18 577. Bare i Viken har antall hurtigladere blitt tredoblet fra 2017 til 2021. Disse medlemmer viser til at de fleste ladestasjoner i Norge blir etablert av private aktører, men at staten bidrar med midler når markedet ikke ordner opp. Gjennom Enova har regjeringen bevilget 136 mill. kroner til støtte til om lag 300 hurtigladere siden 2015, som blant annet har gått til 50 hurtigladere i Finnmark og Nord-Troms. I 2021 har Enova gitt tilsagn om støtte til utbygging av ladeinfrastruktur i Nordland og Namdalen.

Disse medlemmer viser til at regjeringen nettopp har lagt frem et forslag til ny Nasjonal transportplan. Denne planen bygger på ambisjonen fra klimaplanen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og vil bidra til oppfyllelse av Norges klimamål.

Disse medlemmer ønsker å fremheve viktigheten av omstilling av tungtransporten. Høye kostnader er en barriere for innføring av lav- og nullutslippsløsninger. Disse medlemmer ønsker derfor å løfte fram viktigheten av Grønt landtransportprogram som regjeringen har satt i gang i samarbeid med NHO, som er et viktig initiativ for å forsere overgangen til grønne løsninger i tungtransporten. Disse medlemmer vil også trekke fram regjeringens hydrogenstrategi og varslede veikart for hydrogen. Hydrogen vil være et viktig bidrag på veien mot lavutslippssamfunnet, særlig i tungtransporten og i skip.

Disse medlemmer viser til at antall reisende med kollektiv har økt med 28 prosent siden 2013, blant annet takket være en sterk satsing på kollektivtrafikk i våre største byer. Byvekstavtalene og belønningsmidler har bidratt til å redusere utslipp fra biltrafikken, og regjeringen har foreslått en ytterligere satsing på byvekstavtaler i kommende Nasjonal transportplan. Siden 2013 har statens bidrag til byvekstavtaler økt fra 673 mill. kroner i 2013 til 6 468 mill. kroner i 2021.

Disse medlemmer ønsker å trekke fram regjeringens enorme satsing på jernbane siden 2013. Bevilgningen til jernbane har blitt fordoblet, og antall reisende har økt med om lag 20 prosent. Denne satsingen på jernbane gir enda flere mulighet til å reise effektivt og miljøvennlig både på korte og lengre distanser.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen har satt i gang en jernbanereform som allerede gir gode effekter. Staten betaler mindre til togoperatørene enn før for å drifte persontogtilbudene, samtidig som de reisende er sikret et minst like godt, eller bedre, togtilbud. Disse medlemmer viser til at konkurranseutsettingen av persontrafikken har vist at det er mulig å tilby et bedre og mer kostnadseffektivt transporttilbud, samtidig som staten sparer milliardbeløp de neste ti årene.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2019 opprettet et nullutslippsfond for næringstransport som går til en raskere markedsintroduksjon og markedsvekst av batteri, hydrogen- og biogassløsninger i næringskjøretøy og -fartøy. Enova administrerer ordningen og fikk ved opprettelsen en tilleggsbevilgning på 1 mrd. kroner øremerket til formålet som gjaldt ut forrige avtaleperiode (2020). Nullutslippsfondet er i den nye avtalen, for perioden 2021–2024, en del av Enovas avtalefestede aktiviteter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, har merket seg at regjeringen ikke tar et helhetlig grep om klimapolitikken, og viser til at Nasjonal transportplan (NTP) ble lagt fram bare noen få uker etter denne meldingen. Flertallet understreker at mål og virkemidler i NTP ikke er kjent, samtidig som transport står for 60

prosent av utslippene i ikke-kvotepiktig sektor. Flertallet mener at disse plandokumentene er gjensidig avhengige av hverandre dersom man skal lykkes med å nå målene. Derfor mener flertallet at regjeringen burde lagt til rette for en mer helhetlig og samkjørt prosess der mål og virkemidler i klimapolitikken og transportpolitikken ses og forstås i sammenheng.

Flertallet viser til at tiltakene i transportsektoren blir avgjørende for å lykkes med å redusere Norges klimagassutslipp. For å skape reelle alternativer og valgmuligheter må det bygges ut en helhetlig ladeinfrastruktur på land og i havner, og etableres fyllestasjoner for hydrogen og biodrivstoff langs de viktigste transportårene. Det trengs en langt mer offensiv politikk for å få mer av godstransporten over på sjø og bane. Flertallet viser til at dagens ordninger som skal stimulere til godsoverføring virker halvhjertede og i liten grad følges opp av regjeringen. Flertallet konstaterer at regjeringen ved en rekke anledninger har foretatt reelle kutt i bevilgningene i statsbudsjettet til formålet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at krav til innovasjon bør inngå som en av grunnbetingelsene i anbudsregelverket, både for å styrke norsk entreprenørbransje, men også for å utvikle norsk kompetanse som mulig eksportvare på veien mot klimamålene.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bygge ut ladestasjoner for elbil i hele landet.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at tilknytningskostnader til overføringsnett bidrar til å nå målet om elektrifisering av transportsektoren på vei og sjø.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at all bynær busstrafikk skal gå på nullutslippsløsninger eller biogass innen 2028.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal plan for elektrifisering av transportsektoren med målrettede virkemidler som bidrar til forutsigbarhet og effektive utslippskutt.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk

Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med spredt bosetting.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gradvis redusere fordelene på de dyreste elbilene, og øke CO₂-komponenten for nye bensin- og dieselmotorer for å nå målet om at det bare skal selges nullutslippsbiler innen 2025.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for heller deelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbanen.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at innkjøpsmakten i stat og kommune brukes for å utvikle og ta i bruk ny teknologi for klimavennlig maritim transport, og legge til rette for overføring av gods fra vei til sjø.»

«Stortinget ber regjeringen bygge ut godsterminaller, kryssingsspor og annen nødvendig infrastruktur på jernbanen, slik at mer gods kan overføres fra vei til bane.»

«Stortinget ber regjeringen etablere landstrøm ved de største havnene, og åpne for differensiert havneavgift for å stimulere skip til å gjøre nødvendige investeringer for å kunne benytte landstrøm.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at klimavennlige energibærere som hydrogen og ammoniakk utvikles for tungtransport og store skip.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at i Norge er svært mange avhengig av bilen. Salget av elbiler øker, men andelen av bilparken er fremdeles under ti prosent. Bensin- og dieselmotorer vil derfor dekke behovene til privatpersoner og næringsliv i mange år fremover. Bilen gir bevegelsesfrihet og økte muligheter på tvers av inntektsnivå og geografi. Disse medlemmer mener derfor at vi må ta høyde for dette i klimapolitikken.

Selv om elbiler kaprer stadig større deler av nybilmarkedet, er det fortsatt slik at nordmenn flest kjører bensin- og dieselmotorer. Tall fra 2020 viser at 80 prosent av

kjørelengden gjennomføres med bensin- eller dieselmotor. Disse medlemmer støtter derfor ikke forslag til tiltak som gjør det vanskelig for folk å ferdes rundt i landet.

Bilen er vårt mest brukte og fleksible transportmiddel som står for mer enn 80 prosent av persontransporten. Bilen er en nødvendig forutsetning for kommunikasjon i et land med spredt bosetting. Det har skjedd en betydelig endring i bilparken, og nybilsalget består nå først og fremst av kjøretøy som helt eller delvis bruker alternativ energikilde.

Disse medlemmer mener at nullvekstmålet, slik det er formulert i dag, først og fremst handler om å frata folk i byene mulighet til å velge bilen og påtvinge folk transportmidler man ellers ikke ville brukt. Disse medlemmer vil motsette seg ethvert angrep på folks frihet til selv å velge transportmiddel. Bilen skal være et mulig transportalternativ om du bor i bygd eller by.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at bilen skal være et attraktivt transportmiddel for folk i både by og bygd.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at det ikke innføres forbud mot import av bensin- og dieselmotorer, verken nye eller brukte.»

Norges landstrakte land har ulike muligheter og utfordringer knyttet til både vær, føreforhold og avstander. Regjeringen har foreslått å innføre krav om at offentlige innkjøp av person- og varebiler innen 2022 skal være nullutslippskjøretøy. Dette vil i mange områder være svært lite hensiktsmessig for enkelte grupper som for eksempel hjemmesykepleie i enkelte deler av landet. Disse medlemmer vil derfor ikke støtte dette.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre krav til nullutslippsbiler i offentlige innkjøp av person- og varebiler.»

Disse medlemmer mener det er urovekkende at det åpnes for innføring av såkalte nullutslippssoner i byene, noe som i praksis er et forbud mot bruk av bensin- og dieselmotorer i utvalgte områder. Disse medlemmer er ikke kjent med at det finnes dokumentasjon på at slike soner har en positiv klimaeffekt. Fremskrittspartiet støtter ikke et slikt tiltak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fastslå at det ikke skal være nullutslippssoner som hindrer folk i å kjøre sin bensin- eller dieselbil i deler av norske byer.»

Komiteen viser til at etterspørselen etter lav- og nullutslippsteknologier for kjøretøy er økende. Det betyr at det flere steder i landet er kommersielt fornuftig å bygge ut lade- og fyllestasjoner for lav- og nullutslippsløsninger. Samtidig er det ikke slik i hele Norge. I dette har myndighetene et ansvar for å korrigere for markedssvikt for å sikre lav- og nullutslippsløsninger i hele landet.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre utbygging av en helhetlig infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at for varebiler og tungtransport går utviklingen av lavutslippsløsninger senere enn for personbiler, fordi alternativ teknologi ikke er tilgjengelig. Disse medlemmer mener en særnorsk CO₂-avgift derfor vil føre til at andelen utenlandske vogntog på norske veier øker. De kan kjøpe rimeligere drivstoff i utlandet. Disse medlemmer ønsker derfor en harmonisering av drivstoffavgiften for veitrafikken innenfor EØS-området.

Disse medlemmer mener at ambisjonene om overgang til lavutslippsløsninger for tungtransporten ikke henger sammen med teknologiutviklingen, og mener de ambisiøse målsettingene er uoppnåelige.

Skal man over tid få ned utslippene fra transportsektoren er det etter disse medlemmers syn avgjørende at tungtransporten over tid fornyes til å drives med andre energibærere. Disse medlemmer mener en særnorsk CO₂-avgift er direkte hemmende for norske transportbedrifters mulighet til å foreta slikt teknologiskifte når eventuell ny teknologi tilgjengeliggjøres, fordi kapitalen som burde gå til dette isteden er innkrevd i økt avgift.

Transportsektoren og skipsfart er pekt ut av regjeringen som viktige for å nå utslippsmålene. Reduksjoner av klimagassutslipp vil kreve overgang til nullutslippsdrivstoff, men er foreløpig ikke tilgjengelig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at drivstoffavgift for varebil og tungtransport, der det ikke finnes lavutslippsalternativ, harmoniseres med avgifter innen EØS-området.»

En tredobling av CO₂-avgiften vil gjøre det svært mye dyrere å kjøre bensin- og dieselbil for svært mange folk i Norge. Vi vil få drivstoffpriser på over 20 kroner per liter, hvor omtrent halvparten er ren avgift til staten.

CO₂-avgiften er lagt opp til å øke flatt, og det vil i størst grad ramme folk i distriktene hvor det ikke er alternativer til bil. Disse medlemmer mener dette også vil ramme folk i sårbare grupper som er avhengig av bilen som fremkomstmiddel.

Tidligere har økt CO₂-avgift blitt kompensert med reduksjon i veibruksavgiften. Dette er ikke foreslått i klimaplanen for 2021–2030.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fastslå at økninger i CO₂-avgiften kompenseres gjennom redusert veibruksavgift slik at avgiftsbyrden på drivstoff ikke øker.»

«Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre skattlegging på private parkeringsplasser eller fordel av tilgang på parkeringsplass hos arbeidsgiver.»

Disse medlemmer er opptatt av at vi sikrer at alle kjøretøy over hele landet har tilgang til brukbart drivstoff, og vil at vi for eldre biler innfører en sikringsstandard for bensin.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre drivstoff til eldre biler ved at det innføres 98E0 som sikringsstandard for bensin.»

Det er viktig at vi har en teknologinøytral tilnærming, og at virkemidlene hensyntar dette. Disse medlemmer ser for seg at teknologiutviklingen blir drevet helt uavhengig av hva norske myndigheter foretar seg av særnorske krav og avgifter, derfor mener disse medlemmer at det som er viktig er å gjøre nødvendig infrastruktur tilgjengelig for å kunne realisere å ta flere teknologier i bruk. Dette er særlig viktig for flåtekjøretøy og tungbiltransport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen være teknologinøytrale i utformingen av virkemiddelapparatet.»

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tilrettelegge støtteordninger for etablering av nødvendig infrastruktur for realisering av flere teknologier innen person- og godstransport.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at transport binder landet vårt sammen, og er viktig både for by og bygd. Transportsektoren står for store utslipp, men også for stor aktivitet og verdiskapning. Disse medlemmer viser til at vi i dag står uten konkrete og reelle løsninger for store deler av den transportnæringen som står for mest utslipp. Disse medlemmer ser ikke at

klimameldingen svarer på dette, eller løfter nødvendige tiltak som kan løse utfordringene.

Disse medlemmer viser til at tungtransporten er en del av næringen som står uten tiltak som vil bringe utslippsmålene i havn. Disse medlemmer viser videre til at Senterpartiet ved flere anledninger har foreslått et CO₂-fond for næringstransporten, i tråd med ønske fra bransjen og etter modell av det velkjente og vellykkede NO_x-fondet. Disse medlemmer merker seg at regjeringen i stedet valgte det såkalte nullutslippsfondet som løsning i denne saken, og at det har vært et greit tiltak for mindre nyttekjøretøy og særlig varebiler. Disse medlemmer vil likevel påpeke at for en stor del står problemet her fortsatt uløst, og understreker hvilken defensiv holdning regjeringen viser ved å nærmest bare stadfeste at det ikke finnes muligheter innen denne sektoren. Disse medlemmer er svært kritiske til at regjeringen i stedet for å presentere tiltak og muligheter – og en plan for tungtransporten – velger avgifter som eneste løsning.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet hadde ønsket å se klimameldingen mer i sammenheng med regjeringens varslede energimelding, blant annet fordi så stor del av løsningen i regjeringens forslag til klimaplan er elektrifisering.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil understreke at Senterpartiet støtter elbilpolitikken som har vært ført i mange år og er glad vi har lyktes med å få en så stor andel av personbiltrafikken over på fornybart. Disse medlemmer vil imidlertid peke på at den storstilte elektrifiseringen har en beredskapsmessig side, som Senterpartiet er opptatt av fordi dette landet er langstrakt og byr på ulike utfordringer og utgangspunkt. Disse medlemmer viser i den sammenheng til at når det stilles krav om utslippsfrie løsninger i offentlige ferger og hurtigbåtanbud, så må det være forutsatt at det er teknologiske løsninger tilgjengelige og at merkostnadene dekkes av staten fullt ut. Disse medlemmer mener det er avgjørende at det er rom for hensiktsmessige overgangsordninger, slik at fylkeskommuner og andre aktører ikke ilegges en urimelig økonomisk byrde i et kort tidsperspektiv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet skulle gjerne sett at klimameldingen og forslagene fra regjeringen hadde handlet noe mer om det å ta alle løsninger i bruk som bidrar til reduserte klimagassutslipp. Disse medlemmer vil understreke at akkurat hva som blir fremtidens teknologi nødvendigvis ikke er gitt per nå, og at det trolig er slik at løsningene blir flere. Disse medlemmer mener det er avgjørende å få på plass infrastruktur og system for fylling for et bredere spekter av fornybare løsninger, enten dette er biodrivstoff, bio-

gass, lading eller hydrogen. Disse medlemmer understreker at overgangen til klimavennlige alternativer i person- og varebilsegmentet må fortsette.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet støtter opp under et mål om at nye biler som selges fra 2025 er nullutslipps- eller lavutslippsbiler.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for bygging av 10 000 hurtigladere over hele landet innen 2030, og innen utgangen av 2022 ha en plan for utrulling av fyllestasjoner for hydrogen og biogass.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inngå et forpliktende samarbeid med aktørene innenfor næringstransport for å få på plass løsninger som gir muligheter innenfor tungtransport, og ta opp igjen forhandlingene om et CO₂-fond for næringstransporten.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det er rom for overgangsordninger når det stilles krav om utslippsfrie løsninger i offentlige ferger og hurtigbåtanbud, og at merkostnader i den forbindelse dekkes av staten.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en plan for å elektrifisere, innføre hydrogentog eller hybridløsninger på alle jernbanestrekninger der det i dag går dieseltog.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det er på tide å redusere biltrafikken i og rundt de store byene. Disse medlemmer vil vise til at privatbilene tar stor plass og fører til helseskadelig luftforurensning. Disse medlemmer mener derfor det er på høy tid å skjerpe målet om nullvekst for personbiltransporten, til et reduksjonsmål.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre et mål om at trafikken i de store byene reduseres med minst 40 pst. innen 2030.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at prosjektene i NTP bidrar til raske utslippskutt og miljøforbedringer og baseres på kunnskap om blant annet nyskapt trafikk og klimakonsekvenser av bygging og arealbruksendringer.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det trengs en helhetlig plan for elektrifiseringen av transportsektoren. Planen skal sikre rask utvikling av det norske kraftnettet og rask utbygging av nødvendig infrastruktur til framtidig elektrisk kyst- og landtransport. Planen skal vurdere finansiering og disinsentiver i dagens system, for eksempel nettartiff og anleggsbidrag. Planen skal også foreslå tiltak for å legge til rette for mer krevende systemdrift.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal elektrisk transportplan og elektrifiseringsstrategi, som en del av Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at regjeringens klimaplan åpner opp for å innføre nullutslippssoner i byene. Regjeringen varsler imidlertid at det kun skal gjøres som pilotprosjekter, og at hovedveinettet ikke kan omfattes.

Disse medlemmer mener det er positivt at regjeringen åpner opp for nullutslippssoner, men mener begrensningene som legges på ordningen kan bidra til å svekke virkemiddelet. I enkelte byer, som for eksempel Bergen, går de statlige hovedveiene helt inn til sentrum. Det samme gjelder flere mindre byer. Disse medlemmer mener det i slike tilfeller kan være naturlig at deler av det statlige veinettet blir inkludert i nullutslippssonene, og at dette gjøres i samarbeid mellom kommunene og Statens vegvesen.

Disse medlemmer mener utrykningskjøretøy, HC-kjøretøy, taxier og busser må unntas fra kravet om nullutslipp.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge myndigheten til å opprette og bestemme størrelsen på nullutslippssoner til kommunene, uavhengig av om veiene er kommunale, fylkeskommunale eller statlige. Sonene skal opprettes i tett dialog med næringsliv og innbyggere, samt Statens vegvesen og fylkeskommuner i de tilfeller hvor statlig og fylkeskommunalt veinett blir berørt.»

2.12 Gods

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av at næringslivet i 2030 enkelt skal kunne frakte gods og varer på klimavennlige måter. Overgang til utslippsfrie transportmidler er avgjørende for å oppnå klimamålene. Disse medlemmer vil derfor videreføre en politikk som fremmer nullutslippsteknologi og bruk av avansert biodrivstoff på tvers av transportformene.

Disse medlemmer viser til regjeringens ambisjon om å overføre 30 prosent av godstransport over 300 kilometer fra vei til sjø og bane innen 2030. Godsoverføring vil ha en positiv effekt på klima og miljø, i tillegg til tryggheten på norske veier øker når gods blir fraktet med båt eller tog.

Samtidig vil økt transportbehov kunne gi mulighet til vekst og flåtefornyelse i nærskipsflåten. Mange av lasteskipene som utfører innenriks godstransport er gamle og lite effektive. Av de om lag 400 lasteskipene som har norsk eierskap og går hovedsakelig i norsk farvann, er rundt 200 skip over 20 år gamle. Disse medlemmer viser til at for å redusere de norske utslippene har regjeringen satt i verk en tydelig satsing på grønn flåtefornyelse av lasteskip i nærskipsfart. Satsingen omfatter blant annet å styrke arbeidet Grønt Skipsfartsprogram gjør med grønn flåtefornyelse, en kondemneringsordning for skip i nærskipsfarten for å få gamle fartøy ut av markedet og en låneordning for skip i nærskipsfart og fiskefartøy rettet inn mot grønn flåtefornyelse.

Disse medlemmer viser til at jernbanetransport bidrar til å dekke næringslivets behov for kostnads effektiv og bærekraftig transport, og at jernbane er et energieffektivt alternativ på lange distanser der infrastrukturen er på plass. Disse medlemmer ser positivt på initiativene som er tatt på blant annet Nordlandsbanen de siste årene, for å flytte gods fra vei til bane.

Disse medlemmer viser til at regjeringen ønsker å legge til rette for at det blir lønnsomt og attraktivt å frakte gods med utslippsfrie lastebiler. Disse medlemmer viser også til Enova som et viktig virkemiddel for å støtte teknologiutvikling.

Disse medlemmer viser videre til Grønt landtransportprogram som ble etablert i januar 2021. Programmet er et offentlig-privat samarbeid for å realisere det grønne skiftet i den landbaserte næringstransporten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at overføring av gods til mer miljøvennlige transportformer, er et klimatiltak som kan gjennomføres forholdsvis raskt. Flertallet viser videre til at godsoverføringsmålet gir en rekke andre fordeler som ikke

beregnes i plangrunnlaget i Klimakur, slik som arealeffektivitet, lavere press på veikapasiteten og mindre køproblematikk, reduksjon i utslipp av mikroplast fra bildekk, redusert luftforurensning fra drivstofforbrenning og svevestøv fra veislitasje, energieffektiv transport og færre trafikkuulykker.

Flertallet viser til at næringslivet er avhengig av vekst i godstransport på bane for å nå egne klimamål. Nullutslipps tungtransport på vei over lange avstander er dessverre fortsatt langt unna, og godstransport på bane har også andre fortrinn innen miljø og trafikksikkerhet som næringslivet ønsker å bruke. Per i dag er det for lite kapasitet på jernbanen til å fylle behovene for norsk næringsliv. Godsoverføringsmålet er derfor et nødvendig verktøy for å styrke deler av norsk næringslivs ønsker om grønn omstilling.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan vi skal nå målet om at 30 pst. av godstransporten med lastebil over 300 km skal flyttes til sjø og bane innen 2030. Planen skal legges fram for Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til at utenlandske kjøretøy som utfører kommersiell godstransport på vei må fylle kravene til eurostandard 6 som et minimum, som også vil gjelde for norskregistrerte biler.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det blir lønnsomt og attraktivt å frakte gods med utslippsfrie lastebiler, og rapportere tilbake til Stortinget på eget vis.»

2.13 Luftfart

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mener at luftfarten er en helt sentral del av transporttilbudet i et langstrakt land som Norge. Innbyggere og næringslivet over hele landet skal ha et godt flytilbud. I statsbudsjettet for 2021 foreslo derfor regjeringen 2,4 mrd. kroner til luftfartsformål. Av dette gikk rundt 2 mrd. kroner til statlig kjøp av flyruter, som er en økning på 1,3 mrd. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2020. Økningen skyldes koronapandemien og markedssituasjonen i luftfartssektoren.

I 2019 var om lag 2,5 prosent av alle globale utslipp fra luftfart. Utslipp fra innenriks sivil luftfart var litt over 2 prosent av de totale norske utslippene det samme året. Disse medlemmer viser til at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050, der utslippene er redusert med 90–95 prosent. Det betyr lave utslipp i alle sektorer, også i luftfarten.

Disse medlemmer påpeker at den skisserte økningen i CO₂-avgiften innebærer en gradvis opptrapping for at berørte aktører får tid til å tilpasse seg. Det gjelder også for Widerøe og kortbanenettet. Gjennom kjøp av FOT-ruter vil en fremdeles sikre et godt flytilbud til distriktene. Samtidig ser vi at nye fly stadig blir mer miljøvennlige og energieffektive, og nullutslippsteknologi vil med stor sannsynlighet komme på markedet før 2030. Disse medlemmer understreker at det totale skatte- og avgiftsnivået ikke skal øke. Disse medlemmer understreker at det er viktig for regjeringen å ikke øke det generelle skattetrykket. Disse medlemmer viser videre til at også luftfarten kan få støtte til forskning, innovasjon og utvikling av ny teknologi gjennom blant annet Enova.

Disse medlemmer viser til at det ligger til behandling et forslag i Nordisk råd om 5 prosent avansert biojetdrivstoff innen 2025 i alle nordiske land. Norge var først ute med å innføre omsetningskrav for 0,5 prosent avansert biodrivstoff i luftfart fra 1. januar 2020. Produksjonskapasiteten finnes, og de store flyselskaperne mener at dette er realistisk. Disse medlemmer mener et harmonisert regelverk i Norden er positivt, samt at det sikres bærekraftig produksjon av jetdrivstoff i Norden.

Disse medlemmer viser til at luftfartsindustrien selv har satt ambisiøse klimamål om å være fossilfrie innen 2050. Økningen i CO₂-avgiften er et virkemiddel som bidrar til å fremskynde denne utviklingen og gjøre det mer attraktivt å velge klimavennlige løsninger, som igjen vil bidra til at aktørene kan være konkurransedyktige også i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener økte CO₂-avgifter vil kunne føre til langt dyrere flybilletter. Mange steder i landet er fly det eneste som minner om et kollektivtilbud. Disse medlemmer mener det er ingen tvil om at en så kraftig avgiftsøkning vil ramme massivt i norske distrikt. Lavere priser har åpnet en hel verden for mange nordmenn. Det har gjort eksport av varer mer lønnsomt, og at våre bedrifter har utviklet seg. En tredobling av CO₂-avgiften vil kun føre til et dårligere tilbud til norske folk, bedrifter og dårligere rammevilkår for selskaper i Norge som SAS, Widerøe og Norwegian. Disse medlemmer er bekymret for at økte avgifter gir økte priser på flybilletter for folk som ferdes i deler av landet der det ikke finnes alternativ transport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen kompensere for eventuell økt CO₂-avgift på flybilletter på innenlands flytrafikk.»

Internasjonal luftfart er en del av kvotehandlingssystemet som skal redusere utslipp med 43 prosent innen 2030. Dersom luftfarten ikke evner å gjennomføre tilsvarende kutt i utslipp, må flyselskapene kjøpe kvoter i EU-systemet slik at målsatte utslipp likevel oppnås.

Den særnorske CO₂-prisen kommer på toppen av dette kvotesystemet. Disse medlemmer viser til at avgiften ikke vil bidra til å kutte utslippene, siden andre kvotepliktige virksomheter kan benytte de frigjorte kvotene. Det vil si at kvotene bare flyttes til andre land, og kvotesystemet i helhet blir mindre effektivt. Disse medlemmer påpeker at en CO₂-avgift for innenriks luftfart til en samlet karbonpris på NOK 2 000 per tonn er svært høy. Det totale avgiftstrykket svekker selskaperes økonomiske evne, og disse medlemmer mener det vil hindre selskapene i å investere i de mest klimavennlige løsningene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det norske kortbanenettet er en livsnerve i store deler av Distrikts-Norge. Disse medlemmer viser videre til at det ikke er i denne sektoren at utslipp og antall flyreiser øker. Disse medlemmer er opptatt av å sikre flytilbudet i Distrikts-Norge, og mener regjeringen er for passiv når det kommer til å innføre klimavgift på internasjonale flytrafikk. Disse medlemmer vil påpeke at i perioden 2007 til 2017 økte antallet interkontinentale passasjerer fra 1,7 til 2,9 millioner, som er en årlig vekst på fem prosent, og at andelen fritidsreiser utgjør en betydelig del av dette (56 prosent i 2017).

Disse medlemmer vil peke på at når CO₂-avgift for luftfart bare ilegges for innenriks flyvning, innebærer dette at det blir betydelig dyrere å fly innenriks i Norge, mens alt tyder på at prisene på utenriksflyvninger er uberørt. Disse medlemmer mener dette vil ytterligere forsterke forskjellen mellom avgiftsnivået innenriks og utenriks og bidra til ytterligere vekst i flytrafikk inn/ut av Norge og ytterligere nedgang i trafikken i Norge. Disse medlemmer mener dette er en alvorlig situasjon for distriktene og muligheten til å opprettholde dagens nærings- og bosettingsmønster, særlig i Nord-Norge og langs kysten av Vestlandet. Disse medlemmer merker seg at regjeringen ikke har svart spesifikt på hvilke kompensierende tiltak som er aktuelle for luftfarten. Disse medlemmer mener at det er vanskelig å se regjeringens logikk i den gjentatte argumentasjon om at næringslivet trenger forutsigbarhet, når det bare er på utgifts- og avgiftssiden man byr på denne forutsigbarheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at kortbanenettet med tilhørende flyruter er et godt sted å begynne for overgang fra fossile til fornybare løsninger i flytrafikken. Flertallet merker seg at næringen selv er offensiv på dette området, og at eksempelvis Widerøe melder at kortbanenettet vil være egnet for å teste elfly.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere offentlige pilotprosjekter for elfly og andre null- og lavutslippsløsninger, i ulike deler av landet, med mål om at de første innenriks ruteflygningene med nullutslipp bør skje innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å reforhandle Chicago-konvensjonen, slik at det blir mulig å øke avgiftene på internasjonal luftfart.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener vi må kutte utslippene fra flytrafikken. Derfor er det nødvendig å kutte ned på unødvendige flyreiser, og få flytrafikken over på utslippsfritt drivstoff. Tog må bli løsningen mellom de store byene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det er viktig å opprettholde et solid tilbud på kortbanenettet, der fly er eneste virkelige alternativ.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det foregår en kraftig utvikling på elfly-fronten. Rolls Royce har lagt sitt internasjonale forskningslaboratorium for utvikling av nullutslippsfly, til Trondheim. Disse medlemmer mener det trengs en kraftfull satsing på elfly og viser til tidligere forslag fra Sosialistisk Venstreparti om dette. Norge kan få en elbilrevolusjon i lufta. Disse medlemmer legger derfor fram forslag om at det lages et eget program for satsing på elfly i Norge.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen handlingsplan for nullutslipp i lufta og rapportere tilbake til Stortinget innen statsbudsjettet for 2022.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre midlertidig fritak fra alle flyplassavgifter for elfly.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at elfly får fritak fra passasjeravgiften.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova og Avinor utarbeider en plan som vil sikre at flyplassene på kortbanenettet er ladeklare innen 2025.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommunene som nå har ansvaret for kortbanenettet, får mulighet til å stille krav om bruk av lav- og nullutslippsteknologi på kortbanenettet når teknologien er på plass.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse Avinors bonusordninger til nye langdistanseruter og flyselskap som har passasjervekst, og i stedet bruker disse pengene på elfly-satsing og belønning av de selskapene som vil delta i utvikling av dette.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle ordninger som subsidierer flyselskapene, slik som taxfree.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle lojalitetsprogrammer som bonuspoeng.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinors mandat må tydeliggjøres slik at selskapet ikke skal jobbe for trafikkvekst.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for fortgang i sertifiseringsprosessene for å sikre snarlig sertifisering av elektriske fly for kommersiell luftfart.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre passasjeravgiften til en flyseteavgift, så det blir mer lønnsomt å fylle alle flyets seter.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en progressiv flypassasjeravgift som øker jo flere flyvninger man tar i året. Nødvendige flyvninger på kortbanenettet skal skjermes.»

«Stortinget ber regjeringen utrede virkemidler for å gjøre luksusforbruk av klimagassutslipp dyrere, slik som å innføre høy CO₂-avgift på drivstoff til yachter og bruk av privatfly.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en flyavløsningsavgift på strekninger med togtilbud og der toginvesteringer kan erstatte fly fullstendig, etter modell fra ferjeavløsningsavgift.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om økt flypassasjeravgift på flygninger mellom de store byene i Sør-Norge hvor det finnes gode alternativer til fly.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre et krav til energieffektivitet og nullutslipp ved alle offentlig innkjøp av flystrekninger. Det benyttes utviklingskontrakter for å bidra til å utvikle nullutslippsløsninger, som i fergesektoren.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre CO₂-avgift på bruk av drivstoff i norsk luftrom og mellom norske flyplasser.»

«Stortinget ber regjeringen utrede et opptrappingskrav til bruk av 100 pst. biodrivstoff i all flytransport i Norge i 2030.»

2.14 0-vekstmål for byer og tettsteder

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at flere byer ønsker å kunne opprette nullutslippssoner for å redusere utslipp av klimagasser. Disse medlemmer viser til at det er en rekke virkemidler kommunene i dag kan benytte for å redusere utslipp og lokal forurensning. Dette er tiltak som ikke innebærer forbud, men som gjør det mer attraktivt å velge grønne transportløsninger. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen også varsler at det vil åpnes for å bruke vegtrafikkloven § 7 første ledd til å opprette nullutslippssoner, i første omgang gjennom pilotprosjekter i noen få byer. Hovedveinettet/riksveier skal ikke omfattes av en nullutslippssone. Regjeringen har også varslet at en vil vurdere en tillempling av vilkårene for lavutslippssoner, slik at disse også kan opprettes med klimabegrunnelse. Disse

medlemmer setter det lokale selvstyret høyt og viser til at regjeringen skal se nærmere på muligheten for å opprette slike soner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, vil understreke viktigheten av god lokal forankring og involvering i opprettelse av nullutslippssoner, og at dette gjennomføres på en måte som gir god tilrettelegging for folk og næringsliv som blir berørt. Flertallet mener at det er avgjørende at gode fossilfrie alternativer er tilgjengelig og at folk med spesielle behov blir ivarettatt. Flertallet mener at omstilling av næringstransporten bør være et hovedmål i nullutslippssoner i byer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at nullvekstmålet ble vedtatt som en del av Klimaforliket i 2012, og innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. En samordnet areal- og transportplanlegging er avgjørende for å nå Norges klimamål, og disse medlemmer viser til at byvekstavtaler er et virkemiddel for utslippsreduksjon. Bymiljø- og byvekstavtalene er et viktig virkemiddel for å nå målet hvor det inngås forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommune og kommune om arealbruken i tråd med regionale eller interkommunale areal- og transportplaner.

I denne sammenheng viser disse medlemmer til Klimakur hvor det ble beregnet utslippsreduksjoner på 0,76 millioner tonn CO₂-ekvivalenter mot 2030. For at vi skal sikre realisering av disse klimakuttene mener disse medlemmer at staten bør inkludere muligheten for å forsterke og utvide nullvekstmålet til flere byvekstavtaler med byområdene. Disse medlemmer mener at forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåer bør innføres for flere byområder og tettsteder med sikte på kompakt arealplanlegging, økt kollektivtransport, sykkel og gange. Disse medlemmer mener at nullvekstmålet må opprettholdes og at forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåer også innføres for mindre og mellomstore byområder og tettsteder og at dette må følges opp i kommende NTP.

Disse medlemmer har merket seg at det er etablert samlastningssentraler for varetransport i store byer, og at noen av disse sentralene distribuerer varene videre ved hjelp av nullutslippskjøretøy. Prosjektene Oslo City Hub (Schenker) og Elskede by i Oslo jobber systematisk for å redusere klimagassutslipp fra varedistribusjon. Disse medlemmer mener det er viktig at det offentlige legger til rette for samlastningssentraler i de store byene for å få effektivisert varedistribusjonen, og få ned klimagassutslippene i byene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåer også innføres for mindre og mellomstore byområder og tettsteder og ber om at dette må følges opp i kommende Nasjonal transportplan.»

«Stortinget ber regjeringen styrke tiltakene som legger til rette for nullutslippskjøretøy i hele landet og at lademulighetene styrkes for dem uten fast parkering i byene.»

2.15 Lokalt klimaarbeid

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil vise til den fantastiske utviklingen av elektriske fritidsbåter de siste årene. Salget av disse kan stimuleres blant annet gjennom å fjerne avgiftsfritaket for marin diesel.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonal budsjett 2021 komme med forslag til hvordan vi kan øke salget av elbåter i fritidssegmentet.»

Disse medlemmer er positive til at regjeringen vil se nærmere på bruk av vegtrafikkloven § 7 til å etablere nullutslippssoner. Disse medlemmer viser til at regjeringen i første omgang vil se på pilotprosjekter i noen byer. Disse medlemmer viser til at nullutslippssoner i byer er forbudssoner som vil være likt for alle, og kan bli et kraftfullt supplement til trafikantbetalingssystemet.

Disse medlemmer imøteser at regjeringen går i dialog med de aktuelle byene om innføring av nullutslippssoner som er store nok til å ha klimaeffekt, og sammen med kommunene legger opp til en prosess som sikrer god medvirkning, god framdrift og nok tid til innfasing.

Disse medlemmer viser til at lavutslippssoner er gebyrsoner hvor nærmere bestemte kjøretøytyper må betale et gebyr for å kjøre inn i. Disse medlemmer imøteser at regjeringen vil endre forskrift av 20. desember 2016 om lavutslippssoner slik at de kan opprettes med klimabegrunnelse.

Disse medlemmer viser til at Miljødirektoratets kommunefordelte klimagassregnskap er en viktig pilar for klimaarbeidet i kommunene. Disse medlemmer har også registrert at utslippsregnskapet har svakheter, og ikke fanger resultatet av kraftfulle satsinger i kommunene i tilstrekkelig grad. Disse medlemmer mener det er avgjørende at utslippsregnskapet forbedres, slik at det blir enda bedre i klimaarbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, har også registrert at KS har publisert en veileder for klimabudsjett, og at 170 kommuner deltok på lanseringen av denne klimabudsjettveilederen i januar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har merket seg at det kommunefordelte klimagassregnskapet er en viktig del i klimabudsjettarbeidet. Disse medlemmer vil derfor understreke behovet for et kommunefordelt klimagassregnskap med høy kvalitet som synliggjør effekten av lokale klimatiltak.

Disse medlemmer har merket seg at KS' storbynettverk i en uttalelse av 13. november 2020 har bedt regjeringen sikre at kommuner som ønsker det har hjemmel for å kunne pålegge betaling også på private parkeringsarealer, minst tilsvarende pris for parkering på kommunal grunn. Disse medlemmer viser til at det i 2012 ble utarbeidet og sendt på høring et lovforslag om kommunalt pålegg om parkeringsbetaling (parkeringsloven). Formålet med lovforslaget var å gi kommunene et nytt virkemiddel for å redusere personbiltransport for å bedre bymiljøet, øke framkommelighet for sykkel, gange og kollektiv og redusere utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning.

Disse medlemmer viser til at parkeringsrestriksjoner allerede brukes aktivt som virkemiddel i byene i dag. Disse medlemmer har merket seg at mye parkering er utenfor kommunens jurisdiksjon, og at dette begrenser potensialet for bruk av parkeringsrestriksjoner som virkemiddel for å nå klima- og trafikkmål.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det kommunefordelte klimagassregnskapet videreutvikles til et enda bedre verktøy for kommunene.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå og styrke plan- og bygningsloven og underliggende forskrifter som klimaverktøy, og oppfordre kommuner til å stille klimakrav i reguleringsplaner.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at kommuner som ønsker det, får hjemmel til å pålegge betaling også på private parkeringsarealer.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et nytt målrettet samarbeidsprogram mellom staten og storbyene om bruk og utvikling av nye virkemidler for å få ned klimagassutslippene.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre parkeringsavgift for ansatte på alle statlige arbeidsplasser, som høyere utdanningsinstitusjoner.»

«Stortinget ber presidentskapet innføre parkeringsavgift for parkering i Stortingsgarasjen.»

«Stortinget ber regjeringen endre vilkårene for lavutslippssoner, slik at de kan opprettes med klimabegrunnelse.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring av vegtrafikkloven § 7, slik at kommunene kan etablere nullutslippssoner av hensyn til klimaet.»

«Stortinget ber regjeringen løfte byenes rolle som en av hovedprioritetene i det internasjonale klimaarbeidet sammen med bevaring av regnskog og fornybar energi.»

2.16 0-utslippskjøretøy og ladeinfrastruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det er avgjørende med god tilgang til effektiv lading for at mest mulig av transporten blir elektrisk. I tillegg til en markedsbasert utbygging trengs det mer målrettede tiltak. I distriktene med stor variasjon i etterspørsel er det behov for ny nettleiestruktur som gjør det mulig å etablere lønnsomme ladetilbud. Flertallet mener at Enovas støtteordninger må tilpasses utfordringer med høye anleggskostnader der det er stor avstand fra strømmett til veinett eller havner. Den største utfordringen er å tilrettelegge for effektiv lading i byer, både for nyttetraffic og husstander uten fast parkeringsplass. Det vises også til ulike kommunale krav, mangel på areal og lang saksbehandlingstid. Myndighetene bør også ta grep for å rydde opp i en ladejungel som er svært uoversiktlig, hvor det er vanskelig å forstå prismodellene og lite brukervennlig for forbrukerne.

Flertallet vil understreke betydningen av en offensiv satsing på utbygging av nødvendig infrastruktur for lading i byene. Nok hurtigladere, god ladeinfrastruktur for lading i borettslag og tilstrekkelig muligheter for gatelading er avgjørende for å sikre at alle har en reell mulighet til å skifte til nullutslippsteknologi.

Flertallet registrerer at det er gitt mye støtte til etablering av ladepunkter i havner, men det har ikke blitt støttet opp under en helhetlig infrastruktur for de viktigste godshavnene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal elektrisk transportplan for å legge til rette for at virkemidlene blir forutsigbare og målrettet, slik at ladeinfrastruktur, produksjons- og nettkapasitet, og kostnader bidrar til å nå målet om elektrifisering av transportsektoren.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at den norske elbilpolitikken har vært vellykket, selv om det fortsatt mangler godt nok ladenett mange steder i Norge. Likevel ser disse medlemmer at politikken først og fremst er til gagn for dem med sterk nok økonomi til å kunne benytte seg av elbilfordelene. Det er ikke noe argument mot å videreføre dem, men det er en realitet at mange lavinntektshusholdninger ikke har råd til å investere i en elbil som dekker sitt behov. Det gjør at de samme husholdningene heller ikke kan dra nytte av de øvrige økonomiske fordelene ved elbil, uavhengig av politiske virkemidler, som at teknologien gjør bilene billigere i drift.

Disse medlemmer har merket seg at brukmarkedet for elbiler er i vekst, men brukte elbiler med lang rekkevidde og god plass er foreløpig priset høyt. Selv om elbiler utgjør en stor del av nybilsalget, utgjør elbiler fremdeles ikke mer enn 10 pst. av personbilparken i Norge.

Disse medlemmer mener det trengs nye og mer målrettede virkemidler for at lavinntektshusholdninger kan skaffe utslippsfrie kjøretøy tilpasset sitt behov.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en ordning med støtte til kjøp, bildeling eller leasing av elbiler for husholdninger med lav inntekt.»

Disse medlemmer mener at en rettferdig klimapolitikk må sikre at de mest miljøvennlige transportvalgene også er de billigste. De som har dårligst råd i samfunnet vårt reiser mer kollektivt enn de som har god råd. Bedre og billigere kollektivtransport vil derfor gjøre det enklere for flere å reise miljøvennlig i hverdagen. Fattigdommen i Norge ser dessuten ut til å konsentrere seg i noen områder av de store byene, noe som gjør kollektivtilbudet til et sentralt sosialt gode for fri mobilitet og like muligheter.

Disse medlemmer har merket seg SSBs analyser som viser at kollektivprisene har økt langt mer enn bensinprisene det siste tiåret. Det er, etter disse medlemmers syn, et utslag av feilslått politikk i møtet med klima- og naturkrisen. Fortsatt er det, selv i byene, dyre med kollektivtransport enn med bil.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak for å redusere kollektivprisene med 20 prosent i hele landet.»

2.17 Nullutslippsløsninger i kjøretøy

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at 2025-målet om at alle nye personbiler og lette varebiler i 2025 skal være nullutslippsbiler forutsetter forsterket virkemiddelbruk utover det klimameldingen foreslår. Men målet kan også nås før tiden dersom de riktige politiske vedtakene gjøres. Da kan elbil bidra til større utslippskutt i årene fremover og være med og sikre målet om halvering av utslippene fra transportsektoren innen 2030.

Disse medlemmer mener at elbilsatsingen er avgjørende for å nå klimamålene. Elektrifiseringen av bilparken er ett av klimatiltakene med størst potensial til å kutte utslipp fram mot 2030.

Disse medlemmer viser til målet om 100 pst. utslippsfrie personbiler og lette varebiler i nybilsalget i Norge i 2025. Målet fikk tilslutning av et enstemmig storting i behandlingen av Energimeldingen i 2016 samt i behandlingen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at fritak for kjøpsavgifter har vært en av de viktigste bærebjelkene i den norske elbilsatsingen til nå. Den videre utformingen av bilavgiftssystemet må støtte opp om målsetningen om at alle nye biler i 2025 skal være nullutslippsbiler. Da er det avgjørende at miljøprofilen i engangsavgiften styrkes.

Disse medlemmer mener at kjøpsavgiftene for bil bør sikre at ladbare hybrider med lang rekkevidde premieres over ladbare hybrider med kort rekkevidde, samt at rammevilkårene sikrer at rene nullutslippsbiler øker konkurransekraften til å utgjøre 100 pst. av nybilsalget fram mot 2025.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at en av de største barrierene for å nå 2025-målet er at nullutslippsbiler konkurrerer dårligere i firma- og leasingmarkedet. Dette markedet utgjør om lag halve nybilsalget, og denne barrieren må det derfor gjøres noe med. I 2020 var andelen av elbiler i personbilmarkedet 72 pst., mens andelen av elbil for leasing og firmabil bare var 36 pst. Disse medlemmer mener at skattereglene til biler med utslipp i leasingmarkedet må gjennomgå slik at vi også sikrer en helektrifisering av leasing- og næringsmarkedet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vi-

ser til at en annen barriere for å nå 2025-målet er at elbilandelen i nybilsalget for lette elvarebiler kun var på 8,5 pst. i 2020. Her trengs styrket innsats. Disse medlemmer mener derfor det bør innføres en nasjonal regel om nullsats i bom for elvarebiler fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bomsnitt. Disse medlemmer peker videre på at en skjerpet miljøprofil for engangsvavgiften for varebiler samt støtteordninger også kan bidra.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at regjeringen tar sikte på å innføre krav som sikrer nullutslipp i offentlige kjøp av personbiler og mindre varebiler fra 2022 og støtter dette. Mange kommuner har startet omleggingen, og erfarer at elbiler i offentlig drift ofte gir en økonomisk gevinst. Nye bilmodeller med lang rekkevidde og firehjulstrekk gjør at alle kommuner over hele Norge kan finne elbiler som passer i alle typer kommunal drift.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre elbilfordelene på en slik måte at elbil blir stadig mer konkurransedyktig sammenlignet med fossilbil i alle kategorier.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå regelverket for leasing for å sikre at ulike skatteregler i personbilmarkedet og næringsmarkedet ikke er et hinder for å nå målet om at nybilsalget skal være nullutslipp i 2025.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal regel om at elvarebiler får fritak i bom fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bomsnitt.»

«Stortinget ber regjeringen fjerne rabatten på CO₂-komponenten i engangsvavgiften for nyttekjøretøy med forbrenningsmotor slik at man øker andelen elvarebiler.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at det offentlige kjøper nullutslippsbiler og mindre varebiler

fra senest 2022 og komme tilbake til Stortinget senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen snarest revidere regelverket for effekttariffer i nettleien og anleggsbidrag med sikte på å gjøre hurtiglading kommersielt lønnsomt i hele landet.»

«Stortinget ber regjeringen innfri løftene og få på plass en nasjonal støtteordning for lading i borettslag og sameier.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en konkret plan for omstilling til nullutslipp på tyngre kjøretøy.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre nullutslippsløsninger på de gjenværende dieseltogstrekningene i Norge og innføre en prøveordning med hydrogentog fra samme år.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri kollektivtransport for alle kommende anbud i løpet av 2021 og nullutslipp fra alle eksisterende anbud fra 2025.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre redusert fartsgrense på motorveier som et klimatiltak.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og iverksette tiltak for å øke bruken av elektriske varebiler og lastebiler.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav som sikrer nullutslipp i offentlige kjøp av personbiler og lette varebiler fra 2022.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav til nullutslippstransport i leveranser til det offentlige fra 2022, for all transport der nullutslippskjøretøyer er tilgjengelig.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et samarbeide med de største byene for å legge til rette for at de

innfører krav til nullutslippstransport i leveranser fra 2022, for all transport der nullutslippskjøretøy er tilgjengelig.»

2.18 Ladeinfrastruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at for å nå 2025-målet trengs det en kraftig utbygging av ladeinfrastruktur i Norge. Norsk elbilforening har beregnet at Norge trenger om lag 9 600 hurtigladdere i Norge ved utgangen av 2025. I dag er bare 3 300 av disse på plass. Det trengs rammevilkår som sikrer utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at i dag er det en ladejungel av apper og prismodeller. Man kan ikke bruke vanlige betalingsmidler som bankkort. For å sikre at man kan lade når behovet oppstår, må elbilistene i snitt opprette om lag ti kundeforhold og laste ned like mange apper. I flere andre land er dette regulert sterkere enn i Norge, og dette vurderes også på EU-nivå.

Disse medlemmer viser til at det trengs en omfattende utbygging av hurtigladdenettverket i Norge for å holde tritt med økningen av antall elbiler når man trapper opp mot målet om at alle nye personbiler og lette varebiler i 2025 skal være nullutslippsbiler. Dette skal hovedsakelig skje gjennom kommersiell utbygging, men det offentlige må bidra gjennom rammevilkår som sikrer utbygging og gjennom statlig regulering og koordinering av innsatsen. I tillegg må offentlige støtteordninger supplere for å sikre nødvendig infrastruktur i hele landet der utbyggingen ikke er kommersiell lønnsom. For å sikre utbygging av hurtiglading i hele landet ser disse medlemmer frem til nye regler for effekt-tariffer i nettleien. Det trengs et fradrag for de første 400 000 kWh som brukes for å sikre utbygging på steder med lav bruk.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil også vise til Merkurprogrammet hvor drivstoffstasjoner i griségrende strøk kan få statlig støtte. Disse medlemmer mener det i disse tilfeller må stilles krav om at det også etableres en hurtiglader på de drivstoffstasjonene som mottar statlig støtte gjennom Merkurprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at det bør utarbeides en nasjonal ladestrategi. Ladestrategien må kartlegge hvor mye utbygging av infrastruktur som trengs og adressere hvordan vi løser de kjente utfordringene

rundt nettartiffer, anleggsbidrag, mangel på tilgjengelig areal og lang saksbehandlingstid. Ladestrategien må sikre bedre koordinering mellom offentlige myndigheter. Dette gjelder spesielt veg- og energimyndighetene. Arbeidet må omfatte alle transportsegmenter som skal elektrifiseres. Dette kan sikre at vi får den ladeinfrastrukturen vi trenger til lavest mulig kostnad.

Disse medlemmer viser til at det i dag er svært uoversiktlig, vanskelig og lite brukervennlig for elbilister å finne og betale for hurtigladedtjenester. Lading må gjøres enklere, for eksempel gjennom roaming og kortbetalingsløsninger og hvor forbrukerne skjønner prismodellene. Derfor trengs det utvikling av en forbrukerpolitikk som regulerer den nye bransjen.

Disse medlemmer mener videre at en ladestrategi også må se på behovet for å bygge ut ladeinfrastrukturen i landets borettslag og sameier, og hvorvidt høye anleggsbidrag er et hinder for å få til dette. Disse medlemmer etterlyser den lovede nasjonale støtteordningen for lading i borettslag, sameier- og garasjelag.

Disse medlemmer viser til at klimameldingen varsler at nye bygg skal bygges ladeklare og stiller seg positive til dette. Ved at byggeforskriftene innarbeider at bygg skal være ladeklare, sikrer man at nye bygg er framtidsrettede og tilpasset kravet fra forbrukerne.

Disse medlemmer viser til NVEs anbefaling til ny nettleiestruktur, som nå ligger til vurdering hos Olje- og energidepartementet. Disse medlemmer mener det er viktig at myndighetene fastsetter en fremtidsrettet nettleiestruktur som gjør det mulig å oppnå lønnsomme ladetilbud over hele landet. Dagens nettleiestruktur medfører at det ofte ikke lønner seg å etablere seg i områder der etterspørselen etter ladetjenester varierer mye fra dag til dag, og i sum er begrenset. Dette skyldes et høyt effektledd som avregnes på månedlig basis ut fra høyeste uttak, og en tariffing som ikke tar hensyn til at ladetilbud har høyt effektuttak i bare korte perioder sammenlignet med andre næringskunder. Disse medlemmer anbefaler at myndighetene legger til rette for at ladetilbud med forbruk inntil 400 000 kWh kan energiavregnes. Et eventuelt inntektsbortfall for nettselskapene, kan helt eller delvis kompenseres gjennom økt energiledd. Disse medlemmer peker på at en omlegging av nettleiestrukturen er særlig viktig for å oppnå et bedre ladetilbud i distriktene.

Disse medlemmer viser til at det flere steder i landet også er stor avstand mellom strømmnett og veinett. Dette er infrastruktur som det historisk ikke har vært behov for å samordne, men der den pågående elektrifiseringen av transportsektoren gjør at behovene har endret seg. Manglende tilgang til grunnleggende el-infrastruktur medfører enkelte steder utgifter i millionklassen i forbindelse med graving, kabling og nye nettstasjoner (såkalt anleggsbidragskostnad) før etablering av ladetilbud kan finne sted.

Disse medlemmer viser til at høye investeringsutgifter i enkelte tilfeller gir opphav til markedssvikt i lademarkedet, ved at etablering av ladetilbud ikke finner sted selv om etterspørselen er stor og økende i området. Disse medlemmer anbefaler at det etableres en utjevnings/tilskuddsordning for høye anleggsbidragsutgifter som ladebransjen kan gjøre nytte av i de tilfeller høye anleggsbidragsutgifter ikke gjør det regningsvarende å etablere tilbud om lading. Ordningen bør forvaltes av Enova etter tildeling av midler fra Stortinget, eller etter omdisponering av midler som allerede har blitt stilt til rådighet for Enova. Det er viktig at ordningen blir målrettet og ikke undergraver ladebransjens markedsmessige vurdering av hvor det er mest hensiktsmessig å etablere nye ladetilbud.

Disse medlemmer viser til at det er mulig å oppnå store samfunnsgevinster gjennom bedre samordning av ulike typer infrastruktur i forbindelse med utbyggings- og/eller rehabiliteringsprosjekter på veiområdet. Bedre samordning som tar hensyn til ladebransjens behov for tilgang til grunnleggende el-infrastruktur, vil være et viktig bidrag for å gjøre det enklere å oppnå en markedsdrevet utbygging av et godt ladetilbud langs vei. Dette i forlengelsen av at etableringsutgiftene ved etablering av nye ladetilbud vil kunne reduseres når det er tilgjengelig eksempelvis trekkør og/eller strømforsyning der hvor ladetilbudet er tenkt etablert. Disse medlemmer mener at myndighetene spiller en viktig rolle gjennom å tilrettelegge for at offentlige byggherrer ikke kun tar hensyn til egne behov, men ser behovene på ulike infrastrukturområder i sammenheng.

Disse medlemmer er opptatt av at det skal være enkelt for elbilistene å finne frem til tilgjengelige ladetilbud langs vei. Disse medlemmer registrerer blant annet at bensinstasjonsnæringen ofte får avslag på sine søknader om å skilte til hurtigladedetilbud i god tid før bilistene må foreta avkjøring fra hovedvei. Dette kan medføre trafikkfarlige situasjoner og undergraver ambisjonen om å gjøre det like lett å lade som å fylle. Disse medlemmer mener regjeringen må sørge for at Statens vegvesen legger bedre til rette for at elbilistene kan motta informasjon om hurtigladedetilbud langs riks- og fylkesveier.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest revidere regelverket for effekttariffer i nettleien med sikte på å gjøre hurtiglading kommersielt lønnsomt i hele landet. Dette kan gjøres gjennom å fastsette en ny nettleiestruktur som gjør at ladetilbud med årlig forbruk inntil 400 000 kWh kan energiavgres, og at et eventuelt inntekts-

bortfall for nettselskapene kompenseres gjennom økt energiledd.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi. Strategien må sikre nok utbygging av ladeinfrastruktur i tråd med den opptrappingen Norge planlegger av elbil, sikre bedre koordinering mellom offentlige myndigheter og bidra til at infrastrukturen kommer på plass til lavest mulig kostnad. Ladestrategien må også sikre god forbrukerpolitikk for at det skal være enkelt å lade.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere nærmere om det bør etableres en utjevnings/tilskuddsordning for høye anleggsbidragsutgifter i de tilfellene der manglende tilgang på grunnleggende el-infrastruktur er til hinder for utbyggingen av ladetilbud.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige byggherrer i større grad sørger for samordning slik at infrastruktur for etablering av ladetilbud etableres parallelt med utbygging/rehabilitering av annen infrastruktur på veiområdet.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir enklere å få innvilget søknader om plassering/bruk av skilt 609 Hurtiglading av motorvogn i tilknytning til ladetilbud etablert langs riks- og fylkesveier.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at drivstoffstasjoner som får støtte gjennom Merkur-programmet, pålegges å etablere hurtiglader for elbil.»

2.19 Biodrivstoff

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det i meldingen varsles at omsetningskrav for drivstoff skal utvides til å omfatte anleggsdiesel og sjøfart, og tilpasses slik at totalmarkedet for biodrivstoff minst opprettholdes på dagens volum og at regjeringen vil vurdere opptrapping i luftfarten i lys av erfaringer med dagens krav. Det er viktig å understreke at biomasse er en begrenset ressurs som både må forvaltes og utnyttes bærekraftig, men som også i størst mulig grad bør prioriteres brukt i de sektorene hvor alternativene er vanskeligst tilgjengelige.

Disse medlemmer registrerer at det i klimadebatten brukes begrepet biodrivstoff som omfatter både biodiesel og biogass. I klimapolitikken er det hensiktsmessig å omhandle dem hver for seg fordi det er to ulike energiformer og hver sin verdikjede. Biogass kan benyttes i gassmotorer og erstatte LNG men også benyttes i gassdrevne kjøretøy. Biodiesel blandes inn i bensin eller diesel etter fastsatte innblandingskrav og kan benyttes i eksisterende kjøretøy. Disse medlemmer mener at bærekraftig biogass spiller en viktig rolle for å redusere klimautslipp for skip og tungtransport der det ikke er utviklet modent nullutslipp drivstoff.

Disse medlemmer viser til at Biogass er klimasmart og sirkulær, men verdikjedene og markedene er umodne. Disse medlemmer mener et veikart kan legge grunnlaget for en tydelig klimapolitikk slik at vi raskere kan utvikle nye bedrifter og arbeidsplasser i en bransje i vekst. I dag eksporteres mye av avfallet og biomasse fra skogbruk til Sverige. Det bør være et mål at produksjonen av biodrivstoff i størst mulig grad skjer nasjonalt, basert på lokalt avfall som slam fra vann- og avløpsanlegg, restråstoff fra fiske, husdyrgjødsel, grøntanlegg, restråstoff fra skogsindustri osv. I tillegg til produksjon av energi kan biogassanlegg tilbakeføre knapphetsressurser som nitrogen og fosfor til ny plantevekst, biorester kan bli til biokull og få ned klimafotavtrykk i prosessindustri og jordforbedring, industriell CO₂ kan utnyttes og biogassanlegg fange CO₂ slik at klimaregnskapet går i pluss. Mye av landbruket er spredt, og det trengs en bedre støtteordning for leveranser av husdyrgjødsel til biogassanlegg.

Disse medlemmer mener det er behov for mer kunnskap om rett bruk av ulike typer avfall, insentiver til å utvikle nye verdikjeder, rett bruk av biogass, sikre konkurransedyktige vilkår med våre naboland, samt hensiktsmessig størrelse og lokalisering av produksjonsanlegg. Det vil i fremtiden utvikle seg markeder knyttet til de ulike leddene i verdikjeden, men i dag kjenner vi ikke den fulle rekkevidden av dette.

Disse medlemmer har merket seg at det i meldingen vises til at biogass har et potensial på 2,5 TWh, mens bransjen mener det er på 10 TWh årlig fra 2030. Veikartet vil gi et viktig grunnlag for å utforme god og fremtidsrettet klimapolitikk slik at biogassbransjen kan bli en større bransje for nye sirkulære arbeidsplasser. Som en del av et veikart bør forskningsmiljøene involveres. NMBU har viktige strategiske kompetansemiljøer knyttet til landbruket og biologi. Biogass er metan, slik som LNG, og man bør benytte kompetanse fra gassnæringen og LNG-markedet, særlig i maritim sektor. Disse medlemmer mener at for at biogass skal bli et attraktivt alternativ må det utarbeides en plan for fyllestasjoner i havner og langs de viktigste transportårene for gods.

Disse medlemmer viser til at regelverket for slambehandling har vært til revisjon siden 2010 og mener at det haster å få et bedre grunnlag for valg av teknologi når det skal investeres 60–70 mrd. kroner i renseanlegg. Det er estimert at vann- og avløpsanlegg har et energipotensial på over 1TWh, hvorav 20 prosent er energieffektivisering og 80 prosent produksjon av fornybar energi i form av biogass og fjernvarme.

Disse medlemmer er positive til omsetningskrav for biodrivstoff til anleggsbransjen og skip. Gradvis økt omsetningskrav bør være et hovedgrep, men i tillegg er det viktig med insentiv til kommuner, fylkeskommuner og andre for å etterspørre høyinnblandet biodrivstoff. Denne utfordringen kan løses ved at det i produktforskriftens § 3-3 presiseres at anskaffelser av høyinnblandet biodrivstoff ikke skal kunne regnes med i det til enhver tid gjeldende omsetningskravet. Disse medlemmer imøteser en oppfølging av dette.

Disse medlemmer mener at for at høyinnblandet biodrivstoff skal bli et attraktivt alternativ må det utarbeides en plan for fyllestasjoner i havner og langs de viktigste transportårene for gods. Disse medlemmer mener at Enovas støtteordninger for tunge biogasskjøretøy og anleggs- og skogsmaskiner bør økes.

Disse medlemmer mener det er avgjørende at økt bruk av biodrivstoff utelukker biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, og at biodrivstoff med høy avskogingsrisiko ikke skal kunne brukes til å oppfylle omsetningskrav for veitrafikk, anleggsdiesel og i skipsfart, samt på fossilfrie anleggsplasser. I denne sammenheng viser disse medlemmer til at EU har slått fast at palmeolje og soya er de to råstoffene med høyest avskogingsrisiko.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i samråd med relevante næringsaktører og forskningsmiljø utarbeide et veikart for biogassbransjen for å utvikle nye bedrifter og arbeidsplasser i en bransje i vekst som representerer fremtidens klimavennlige sirkulære samfunn.»

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte sørge for at høyinnblandet avansert biodrivstoff som anskaffes spesifikt, ikke skal telle med som en del av det generelle omsetningskravet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å sikre at palmeolje og soya og andre råstoffer med høy avskogingsrisiko utelukkes fra norsk biodrivstoffpolitikk.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener at biogass har fått lite plass i klimaplanen og savner biogass sin plass som en viktig energibærer i fremtiden. Uten en plass for biogass i norsk energiforsyning er det ikke grunnlag for gjenvinning av avfallsressurser.

Flertallet mener vi ikke kan produsere biogass uten at den tas i bruk, så flertallet mener det offentlige må bidra for å skape et marked. Flertallet mener at potensialet for biogass er undervurdert, og at dette kan være et godt alternativt drivstoff for eksempel innen tungtransport.

Flertallet mener biogass bør sidestilles med andre null- og lavutslippsteknologier ved offentlige innkjøp. Flertallet mener vi må sikre at Enovas mandat dekker støtteordninger til fyllestasjoner for biodrivstoff og hydrogen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er viktig at rammevilkårene for fornybare energiteknologier er teknologinøytrale og stimulerer til mest mulig energi til lavest mulig pris. Disse medlemmer ser for seg at teknologiutviklingen blir drevet helt uavhengig av hva norske myndigheter foretar seg av særnorske krav og avgifter, derfor mener disse medlemmer det er viktig å gjøre god infrastruktur tilgjengelig. Dette er særlig viktig for flåtefartøy og tungtransport.

Disse medlemmer opplever at gode lavutslippsalternativer som biogass og bruk av avansert biodiesel i mer eller mindre grad har blitt tatt ut av regnestykket når utslippskutt diskuteres. Disse medlemmer mener disse alternativene kan spille en viktig rolle i arbeidet med å kutte klimagassutslipp, spesielt når det gjelder tungtransporten og flytrafikken, som inntil videre ikke har andre alternativ.

Disse medlemmer mener reduksjonsplikt bør utredes som en teknologinøytral metode for reduserte klimagassutslipp fra veitrafikken.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede reduksjonsplikt som en teknologinøytral metode for å redusere klimagassutslipp fra veitrafikken.»

«Stortinget ber regjeringen om å sette teknologinøytrale mål og ikke favorisere enkelte teknologier.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De

Grønne viser til behovet for en kraftfull satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren for å nå klimamålene. Biodiesel er tilgjengelig nå og med eksisterende teknologi. For landbruket og anleggsbransjen vil for eksempel biodiesel være avgjørende viktig for å nå klimamålene. Disse medlemmer vil vise til at bruk av biodrivstoff og krav til innblanding så langt har stått for store deler av Norges utslippskutt. For eksempel har bussbransjen gjennom å bytte ut diesel med biodrivstoff kuttet klimagassutslippene med mer enn 60 prosent.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil derfor understreke behovet for en klar og konsekvent vilje til, samt behovet for tydelige prioriteringer og gode incentivordninger for, å fremme bruk og produksjon av biodiesel, noe som til nå tilsynelatende har vært fraværende.

Disse medlemmer mener videre at viktige grep for å lykkes med økt etterspørsel og omsetning av biodrivstoff er avgiftslettelse og å øke andelen avansert biodrivstoff som er påbudt omsatt. Disse medlemmer merker seg at regjeringen sier at de ønsker økt bruk av biodrivstoff, men har likevel fjernet incentivene som fantes for transportsektoren til å strekke seg lenger; fra juli 2020 innførte regjeringen full veibruksavgift på biodrivstoff og virkningene har ikke latt vente på seg.

Disse medlemmer viser til at eksempelvis store offentlige kollektivaktører som Ruter gikk tilbake til fossilt drivstoff fordi kostnaden for å bruke biodrivstoff ikke lot seg forsvare. Disse medlemmer viser til at næringen selv meldte at dette vil føre til at den totale bruken av biodrivstoff i næringstransporten vil gå ned, men at regjeringen valgte å ikke lytte til dette.

Disse medlemmer viser til at før avgiftsendringene i 2020 var biodrivstoff solgt ut over omsetningskravet unntatt veibruksavgift, og fungerte da som et gulv på hvor mye biodrivstoff som kom til å bli solgt. Disse medlemmer vil understreke at det før avgiftsendringene ble solgt et betydelig volum med bærekraftig biodrivstoff ut over omsetningskravet. Disse medlemmer mener at regjeringens politikk på dette området er feilslått og virker mot sin hensikt. Disse medlemmer vil påpeke at dette ikke bare reduserer klimaambisjonene og mulighetene for omstilling av transportsektoren, men at mulighetene for å etablere en helhetlig verdikjede og industrielle muligheter i Norge reduseres tilsvarende. Disse medlemmer mener at biodrivstoff basert på norske ressurser gir enestående muligheter til å konkretisere «Det grønne skiftet». Disse medlemmer vil påpeke at bioenergi er et konkret og praktisk klimatiltak som ikke endrer eller legger begrensninger på enkeltmennesker, men som faktisk er et reelt alternativ til det fossile.

Disse medlemmer merker seg at for å sikre at biodrivstoff forblir et relevant klimatiltak i offentlige anskaffelser etter avgiftsendringene i 2020, har Miljødirektoratet og DFØ konkludert med at biodrivstoffet som anskaffes må komme i tillegg til det volumet som oppfyller omsetningskravet. Ved å holde høyinnblandet biodrivstoff utenfor omsetningskravet, oppfylles Miljødirektoratets presisering om at offentlige anskaffelser av biodrivstoff kun har en ytterligere klimaeffekt hvis det selges utenfor omsetningskravet. Dette vil, slik disse medlemmer forstår det, bidra til at biodrivstoff ansees som et relevant og langsiktig klimatiltak.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre en storstilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren, og legge frem en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ber regjeringen sikre at virkemidler for å fremme bruk av biodrivstoff utelukker biodrivstoff med høy avskogingsrisiko. Disse medlemmer ber derfor om at biodrivstoff med høy avskogingsrisiko ikke skal kunne brukes til å oppfylle omsetningskrav for veitrafikk, anleggsdiesel og skipsfart, samt på fossilfrie anleggsplasser. EU har slått fast at palmeolje og soya er de to råstoffene med høyest avskogingsrisiko. Disse medlemmer ber derfor om at disse utelukkes fra norsk biodrivstoffpolitikk.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen ikke har valgt å unnta biodrivstoff som anskaffes spesifikt fra det generelle omsetningskravet.

Disse medlemmer viser til at samtidig stiller en rekke kommuner og virksomheter klimakrav om at drivstoff i for eksempel kollektivtransport og på byggeplasser skal være fossilfrie. Disse medlemmer understreker at denne beslutningen fører til at verdien av lokale klimatiltak nulles ut og ikke bidrar til nasjonal måloppnåelse. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen i brev til Klima- og miljødepartementet av 20. mai 2020 anbefalte at biodrivstoff som anskaffes spesifikt ikke skal telles med som en del av det generelle omsetningskravet, og viste til at problemet kunne løses gjennom en presisering i den aktuelle forskriften. Disse medlemmer mener det er viktig at omsetningskravet ikke blir et tak for omsetningen av biodrivstoff, slik regjeringens politikk legger opp til.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at biodrivstoff som anskaffes spesifikt, ikke skal telle med som en del av det generelle omsetningskravet.»

«Stortinget ber regjeringen legge fram i revidert nasjonalbudsjett for 2021 et forslag om at omsetning av avansert biodrivstoff ut over omsetningskravet fritas for veibruksavgift.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig plan for bruk av de knappe bioressursene våre, som viser hvor mye som kan høstes på bærekraftig vis, uten at det svekker naturens opptak og lagring av CO₂.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at all bruk av biodrivstoff skal være avansert biodrivstoff, og ikke bare 'i hovedsak'. I tråd med dette avskaffes dobbelttelling av avansert biodrivstoff.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at økt bruk av biodrivstoff skal skje uten bruk av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for biodrivstoff i forslag til statsbudsjett for 2022, som fastsetter årlig omsetningskrav frem mot 2030.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre omsetningskrav for bruk av biodrivstoff i anleggsdiesel og sjøfart fra 2022.»

«Stortinget ber regjeringen trappe opp omsetningskravet til avansert biodrivstoff i anleggsdiesel til 100 pst. i 2030.»

2.20 Biogass

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til biogassens rolle i den grønne omstillingen Norge skal gjennom. Biogass er en del av løsningen for å redusere utslipp, men også for å utnytte ressursene på en sirkulær måte. Særlig gjelder det

te i tungtransporten, anleggssektoren, landbruk og i maritim sektor.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at i klimaplanen understreker regjeringen viktigheten av å støtte produksjon, infrastruktur og bruk av biogass som klimatiltak. Videre viser disse medlemmer til regjeringens handlingsplan for biogass, som består av å legge til rette for økt produksjon og bruk av biogass gjennom de generelle og sektorspesifikke virkemidlene i klima- og miljøpolitikken. Disse medlemmer fremhever at den varslede opptrappingen av CO₂-avgiften gjør biogass mer konkurransedyktig. Disse medlemmer viser også til at regjeringen vurderer å inkludere biogass i et omsetningskrav i innenriks skipsfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne mener at infrastruktur er avgjørende for at produksjon og bruk av biogass i Norge kan ha så stor effekt som ønsket i den grønne omstillingen. Disse medlemmer viser til høringsinnspill fra aktører som Biogass Norge og Energigass Norge som mener at det bør etableres flere fyllestasjoner langs viktige transportårer i landet. Disse medlemmer viser til viktigheten av å legge til rette for infrastruktur for biogass slik at det skapes forutsigbarhet og motivasjon for at ulike aktører skal investere i biogass.

Disse medlemmer viser til Miljødirektoratets rapport om virkemidler for økt bruk og produksjon av biogass i Norge. Denne viser at produksjonen har økt i Norge de siste årene, men at den er på et lavere nivå enn i våre naboland. Samtidig er det identifisert et potensial for ny biogassproduksjon i Norge frem mot 2030 som tilsvarer omtrent en firedobling fra dagens produksjonsnivå. Disse medlemmer har merket seg at investeringsstøtte fra Enova til storskala biogassproduksjon er det primære virkemiddelet for økt biogassproduksjon, og at denne støtten har bidratt til flere investeringsbeslutninger for ny eller utvidet biogassproduksjon. Støtteprogrammene for innovasjon via Innovasjon Norge og Enova er også viktige for økt biogassproduksjon. Samtidig merker disse medlemmer seg at det norske støttesystemet for biogassproduksjon er noe uoversiktlig og mener regjeringen bør se på en strømlinjeforming av systemet, og eventuelt en justering av støttesystemet for biogass. Disse medlemmer mener regjeringen bør vurdere å øke satsen for levering av husdyrgjødsel til produksjon av biogass for å stimulere til økt produksjon og leveranse av biogass fra mindre leverandører, som gårdsanlegg.

For at Norge skal kunne utnytte potensialet i produksjon og bruk av biogass, både hva gjelder reduksjon

i klimagassutslipp og næringsutvikling, mener disse medlemmer at det er viktig at rammevilkårene for norskprodusert biogass utvikles kontinuerlig. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til anmodningsvedtaket i statsbudsjettet for 2021:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021, vurdere om det kan etableres ytterligere incentividninger for produksjon av biogass i Norge.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at klimameldingen presenterer en handlingsplan for biogass. Flertallet mener at denne må forsterkes på flere punkter, og at det i en slik handlingsplan blant annet må tydelig forankres et produksjonsmål og stilles forskningsmidler og tilskuddsordninger til disposisjon for utvikling av en helhetlig verdikjede. Flertallet viser til at det er et stort potensial for verdiskapning i ressurser som vi ikke bruker til andre formål. Flertallet mener derfor at det er viktig å få på plass ordninger rettet mot alt fra store avfallsanlegg til mindre enkeltstående gårdsanlegg. Flertallet viser til at det ifølge Miljødirektoratet er mulig å øke produksjonen av biogass fra 500 GWh til 2600 GWh i 2030, og at næringen selv mener det er mulig å produsere 10 TWh på biogassressurser. Flertallet ser at situasjonen i dag er at etterspørselen etter biogass er lavere enn produksjonen, og at det ikke er et virkemiddelapparat på plass med løsninger for dette.

Flertallet vil også understreke at det fortsatt er svært kostbart for aktuelle aktører å investere i kjøretøy som kan gå på biogass, og at biogass heller ikke er likestilt med andre alternative former for drivstoff i drivstoffhierarkiet knyttet til eksempelvis offentlige anbud. Flertallet viser til at bransjen etterlyser en tydelig plan for bygging av fyllestasjoner, og at planen bør inneholde en vurdering av innretningen på Enovas støtteordninger for biogass, for å sikre at disse i større grad utløser investeringer i infrastruktur. Videre oppleves støtteordningen fra Enova som tungvint. For å få støtte til bygging av fyllestasjon, kreves det en avtale om leveranse til bil, og vice versa for støtte til innkjøp av bil. Samtidig kan det kun søkes om én bil og én stasjon per søknad. Flertallet merker seg at bransjen ønsker en ordning som åpner for å kunne søke om flere stasjoner og biler samtidig, og fjerner kravet om inngått avtale med bil ved støtte til fyllestasjon. Slik flertallet forstår det vil dette være mer likt ordningen som eksisterer for ladestasjoner og innkjøp av elbiler.

Flertallet ser at potensialet for å gjøre mye på dette området er stort. Biogass blir til fra avfallet vårt, fra husdyrgjødsel og fra fiskeavfall, og er et tiltak som etter

flertallets mening viser hvordan sirkulær økonomi kan gjøres i praksis.

Flertallet viser til at våre naboland har betydelige høyere anslag for hvilket potensial som ligger i biogassproduksjon. Flertallet forstår det slik at dersom de norske anslagene er kraftig undervurdert, vil det kunne ha store negative konsekvenser for hvordan biogass kan bli en viktig faktor for å nå klimamålene i 2030. Flertallet ser også at dette vil være utfordrende for det potensialet som ligger i næringsutvikling knyttet til biogass.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig handlingsplan for bruk av biogass som innebærer forslag til tilskuddsordninger og forskningsmidler til produksjon og verdikjeder for biogass.»

«Stortinget ber regjeringen sette ned en arbeidsgruppe, bestående av både norsk og internasjonal ekspertise, for å oppdatere Norges anslag for hvilket potensial som eksisterer for biogassproduksjon i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen se på Enovas støtteordninger for bygging av fyllestasjoner, og revidere og styrke disse.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en plan for hvordan biogass kan sidestilles med el og hydrogen i offentlige innkjøp.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det er behov for ytterligere tiltak for å realisere potensialet som finnes i å øke produksjonen av biogass i Norge.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest iverksette det vedtatte fritaket i bomringen for tunge kjøretøy på biogass og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert budsjett.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre et mål om 10 TWh årlig biogassproduksjon i 2030 og legge frem en forpliktende handlingsplan for biogass med snarlig opptrapping av produksjonen.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en modell for produksjons- og leveringsstøtte til biogassanlegg for å sikre flere større anlegg.»

«Stortinget ber regjeringen sette ned et utvalg som gjennomgår rammevilkår for biogassproduksjon i Norden, med sikte på å legge til rette for økt konkurransekraft og likeverdige rammevilkår for produsenter i Norge som i resten av Norden. Utvalget bør være bredt sammensatt, og ha deltakere fra både norske kommersielle biogassprodusenter, samt internasjonale fagmiljø.»

«Stortinget ber regjeringen om å sikre snarlig utbygging av fyllestasjoner for biogass langs de viktigste transportkorridorene i landet og komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å utløse investeringer i infrastruktur for dette.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at det er potensial for å øke produksjonen og forbruket av biogass i Norge. Både husdyrgjødsel, avfall fra fiskeri- og oppdrettsnæringen, slam og matavfall kan utnyttes til biogassproduksjon i langt større grad enn i dag.

Flertallet mener biogass er et svært viktig alternativ til elektrifisering i en del sammenhenger, for eksempel i en del industrielle prosesser og i deler av transportsektoren.

Flertallet fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for biogass, og etablere et mål om å produsere opp til 10 TWh biogass årlig i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at stat, fylkeskommuner og kommuner gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.»

2.21 Biokull

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til Granavolden-plattformen og satsing på biokull. Den første større biokull-fabrikken i Norge er bygd på rekordtid og settes nå i drift på Rudshøgda i Innlandet. Slik småskala karbonfangst og -lagring er vinn-vinn, da det både reduserer utslipp i tillegg til at biokullet som lagringsprodukt har mange anvendelsesområder til både jordforbedring, fordøyning av vann og som tilsetning i dyrefôr. På sikt vil biokull også kunne erstatte fossile energikilder i større industriproduksjon. I sum gir dette et betydelig potensial for utslippskutt på kort sikt og ny, grønn

industri i områder med etablert prosessindustri og landbruk.

2.22 Kommunenes rolle i klimaarbeidet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, vil understreke kommunenes viktige nøkkelrolle i omstillingen til lavutslippssamfunnet og at det i Klimakur 2030 er pekt på at kommunene har flere roller av betydning for arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp, blant annet som myndighetsutøver og lokal planmyndighet, grunneier og bygg- og anleggseier, samfunnsutvikler, innkjøper av varer og tjenester, og tjenesteleverandør.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har merket seg at noen kommuner har gått foran i å utvikle styringsverktøy som klimabudsjett, som kan ha overføringsverdi til andre forvaltningsnivåer og virksomheter. Disse medlemmer er enige med anbefalingene i Klimakur 2030 om at staten bør stille tydeligere krav til kommunene og samtidig gi dem et større handlingsrom, blant annet gjennom klarere krav til rapportering og integrering av klimahensyn. Samtidig ser disse medlemmer behov for at det skal tilrettelegges for å gjøre det enkelt for kommunene å planlegge, gjennomføre og beregne effekten av utslippskutt.

Disse medlemmer anerkjenner at noen kommuner har vært i førersetet med å utvikle styringsverktøy som klimabudsjett, som kan ha overføringsverdi til andre forvaltningsnivåer og virksomheter. Disse medlemmer stiller seg derfor bak Klimakur 2030s anbefaling om at staten stiller tydeligere krav til kommunene og samtidig gir dem et større handlingsrom, blant annet gjennom klarere krav til rapportering og integrering av klimahensyn, og gjennom å klargjøre og øke det juridiske handlingsrommet. Samtidig ser disse medlemmer behov for at det skal tilrettelegges for å gjøre det enkelt for kommunene å planlegge, gjennomføre og beregne effekten av utslippskutt.

Disse medlemmer ber derfor om at det skal legges til rette for at det skal være enkelt for kommuner å beregne utslippskonsekvenser av lokale tiltak, klimaeffekt av kommunale årsbudsjetter, samt lage en god utslippsstatistikk på kommunenivå.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en klimalov for kommunene. En slik lov kan bygges etter samme lest

som dagens klimalov, men med stedlig virkeområde for kommuner og fylkeskommuner.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kommuner tillegges klimahensyn stor vekt i kommunal virksomhet.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide metoder og verktøy som gjør det enkelt for kommuner å vurdere og gjennomføre tiltak som bidrar til å redusere utslipp.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, vil understreke at kommunesektoren er det offentliges spydspiss i å kutte klimagassutslipp både i rollen som planmyndighet, lokal koordinator og samfunnsutvikler, men ikke minst som bestiller og innkjøper av varer og tjenester. Alle deler av Fastlands-Norge ligger i en kommune, og det er dermed også kommunene som har en stor del av ansvaret for å tilpasse lokalmiljøet til et klima i endring.

Flertallet peker på at Miljødirektoratets beregninger viser at kommunene kan redusere klimagassutslippene globalt med mellom 13 og 26 milliarder tonn årlig. Dette tilsvarer mellom 15 og 30 prosent av nordmenns forbruk og mellom 25 og 50 prosent av alle klimagassutslipp fra norsk territorium.

Flertallet har merket seg at offentlige anskaffelser alene har et klimafotavtrykk på rundt 12 millioner tonn CO₂ og at norske kommuner igjen står for 40 prosent av dette.

Flertallet viser til at norske kommuner for lengst er i gang med tilpasningen for å redusere eget klimafotavtrykk og tilpasse samfunnet til klimaendringene. Flertallet undrer seg derfor over at regjeringen velger å vurdere å ikke videreføre et av de mest vellykkede redskapene for dette, nemlig Klimasats i kommunene. Det vil etter flertallets syn være et stort tilbakeslag i klimapolitikken dersom regjeringen står fast på dette.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil understreke at siden Norge fikk formannskapslovene i 1837 har norske kommuner på en god måte tilpasset seg tidens utfordringer. Det lokale sjølstyret oppstod fordi Norge med sin geografi og sine ulike utfordringer og forutsetninger trenger ulike løsninger. De ulike kommunenes arbeid for å redusere egne klimautslipp og tilpasse seg en hverdag med et varmere, våtere klima viser etter disse medlemmers syn at dette fortsatt er gjeldende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at Klimakur 2030 pekte på fem områder for klimaomstilling i kommunene. Flertallet er derfor skuffet over at regjeringen i liten grad følger opp rådet om å gi kommunene en tydeligere definert rolle i klimapolitikken, og at regjeringens forslag til klimaplan heller ikke følger opp når det gjelder å gi kommunene forventninger og verktøy.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre Klimasats til en varig ordning fram mot 2030, med årlig opptrapping.»

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med kommunesektoren legge fram en strategi med klare mål og verktøy for kutt av klimagassutslipp i norske kommuner.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at kommunene i hele Norge spiller en nøkkelrolle i omstillingen til et lavutslippssamfunn. Miljødirektoratet anslår at kommunene kan bidra til å redusere klimagassutslippene globalt med 13–26 millioner tonn årlig. Det tilsvarer 15–30 pst. av det samlede utslippet fra nordmenns forbruk, og 25–50 pst. av utslippene fra norsk territorium.

Disse medlemmer viser til at stadig flere kommuner innarbeider klimabudsjetter med konkrete og forpliktende kuttmaal for relevante sektorer, og oversikt over kostnader samt hvilken del av kommunen som har ansvar for gjennomføringen. Disse medlemmer mener erfaringen med klimabudsjetter har vært såpass gode at det bør introduseres som styringsverktøy i alle kommuner og fylkeskommuner.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommuner og fylkeskommuner må ha et eget forpliktende, politisk vedtatt klimabudsjett som styringsdokument.»

«Stortinget ber regjeringen fremme et forslag til en egen klimalov for kommunene. Loven skal tydeliggjøre kommunens ansvar for klimakutt, og gi kommunen styringsverktøy for å sikre utslippsreduksjon i tråd med klimamålene, der klimaeffekten av alle større beslutninger må vurderes.»

«Stortinget ber regjeringen pålegge kommunene å synliggjøre og vurdere klimakonsekvensene i alle relevante saker til politisk behandling.»

«Stortinget ber regjeringen pålegge kommunene å fjerne alle fossile utslipp fra egen virksomhet innen 2025.»

2.23 Kommunefordelte klimagassregnskap

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til kommunenes sentrale rolle i arbeidet med å få ned klimagassutslipp i ikke-kvotepiktig sektor. Disse medlemmer har merket seg at blant annet Klimasats har ført til et forsterket klimaarbeid i kommunene, og at Miljødirektoratet har en viktig veiledningsrolle overfor kommunene i dette arbeidet.

Disse medlemmer har merket seg at det kommunefordelte klimagassregnskapet er en viktig del i klimabudsjettarbeidet. Disse medlemmer vil derfor understreke behovet for et kommunefordelt klimagassregnskap med høy kvalitet som synliggjør effekten av lokale klimatiltak, og Miljødirektoratets kommunefordelte klimagassregnskap er viktig for klimaarbeidet i kommunene. Disse medlemmer har også registrert at utslippsregnskapet har svakheter, og ikke fanger resultatet av kraftfulle satsinger i kommunene i tilstrekkelig grad. Disse medlemmer mener derfor det er avgjørende at utslippsregnskapet forbedres, slik at det blir et enda bedre verktøy for kommunene i klimaarbeidet.

Disse medlemmer har også registrert at KS har publisert en veileder for klimabudsjett, og at 170 kommuner deltok på lanseringen av denne klimabudsjettveilederen i januar 2021.

Da det kommunefordelte klimagassregnskapet er en viktig del i klimabudsjettarbeidet, mener disse medlemmer at behovet for et kommunefordelt klimagassregnskap med høy kvalitet som synliggjør effekten av lokale klimatiltak er avgjørende.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber om at regjeringen sørger for at kommuner tillegger klimahensyn stor vekt i kommunal virksomhet.»

«Stortinget ber om at regjeringen utarbeider metoder og verktøy som gjør det enkelt for kommuner å vurdere og gjennomføre tiltak som bidrar til å redusere utslipp.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det kommunefordelte klimagassregnskapet videreutvikles til et enda bedre verktøy for kommune.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at kommunene kan utvikle klimabudsjett slik at de kan sette seg konkrete og forpliktende klimamål og utvikle bedre ordninger for å rapportere utslipp.»

«Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes mulighet til å innføre egne klimatiltak i transportsektoren, som for eksempel nullutslippssoner og større lokalt selvstyre i parkeringspolitikken.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette gjennom regelverket at kommunene sikrer at grønne og trivelige gater og byrom bidrar til overvannshåndtering i møte med klimaendringer.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en raskere opprusting og rehabilitering av vann og avløpsnett.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det er vesentlige svakheter ved den kommunale utslippsstatistikken til Miljødirektoratet. Statistikken leveres mer enn to år på etterskudd, og den fordeles ikke alle utslipp på kommuner. For eksempel får ikke kommunene uttelling for fossilfrie byggeplasser og fossilfri kollektivtrafikk, fordi disse kuttene fordeles ut over alle kommuner i statens regnskap. Konsekvensen er at kommuner ikke har god nok sikkerhet for hvilke utslippskilder som er viktigst, og at de ikke får god nok informasjon om hvor godt klimatiltakene i kommunene faktisk virker.

Disse medlemmer understreker at kommunenes innsats er avgjørende for å nå Norges klimamål. Da må de nasjonale systemene levere basisinformasjonen kommunene trenger for å gjøre jobben.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre en mer treffsikker klimastatistikk for kommunene, som publiseres påfølgende kalenderår.»

2.24 Byenes rolle i klimaarbeidet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil understreke byenes strategiske rolle i klimaarbeidet nasjonalt og internasjonalt. Globalt vil befolkningsveksten fram til 2050 i hovedsak skje i byer. Ifølge prognoser fra FN vil 2,5 milliarder flere mennesker kunne bo i byer innen 2050. Det tilsvarer bygging av en by med 1,5 millioner innbyggere hver eneste uke fram til 2050. Disse medlemmer vil understreke betydningen av at denne utviklingen må skje med svært lave klimagassutslipp om klimamålene fra Parisavtalen skal nås. Det er derfor avgjørende å ut-

vikle løsninger for å bygge og bo i by uten klimagassutslipp.

Disse medlemmer har merket seg det internasjonale samarbeidet mellom byer med ambisiøse klimapolitikk gjennom blant annet C40, CNCA (Climate Neutral Cities Alliance) og EuroCities hvor Oslo deltar. Disse medlemmer vil understreke betydningen av at konkrete klimaløsninger, som fossilfrie og utslippsfrie anleggsmaskiner, spres og blir tatt i bruk i byer verden over.

Disse medlemmer viser til at de største byene i Norge har satt ambisiøse klimamål for 2030. Utslippene tilhører i hovedsak ikke-kvotepliktig sektor, og byene kan derfor gi viktige bidrag til å oppfylle Norges internasjonale klimaforpliktelse. Disse medlemmer har også merket seg betydningen av samspillet mellom kommunalt og statlig nivå for å lykkes med å redusere klimagassutslippene, særlig i storbyene. Disse medlemmer vil derfor understreke betydningen av økt samarbeid mellom staten og storbyene om utvikling og bruk av nye virkemidler for å få ned klimagassutslippene.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen løfte byenes rolle som en hovedprioritet i det internasjonale klimaarbeidet sammen med bevaring av regnskog og fornybar energi.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at kommuner og fylkeskommuner har en sentral rolle når det gjelder å bidra til å redusere utslippene av klimagasser. Som Klimakur 2030 beskrev, har kommunene i sine roller som samfunnsutviklere, myndighetsutøvere, tjenesteytere, innkjøpere, eiere og driftere, mulighet til å påvirke ulike klimatiltak. Kommunene har allerede en rekke virkemidler for å kutte utslipp. I denne sammenheng viser disse medlemmer til at Klimasats, i kombinasjon med statlige planretningslinjer og en styrket veiledning av kommunene fra Miljødirektoratet og statsforvalterne, er viktig for å støtte kommunene i klimaarbeidet. I tillegg til Klimasats støtter regjeringen klimatiltak i kommunene gjennom generelle støtteordninger som Enova og miljøteknologiordningen under Innovasjon Norge. Videre ønsker disse medlemmer å fremheve at nær sagt alle virkemidlene som lanseres i Klimaplanen vil bidra til kommunenes omstillingsarbeid. Dette inkluderer blant annet en høyere CO₂-avgift som gjør det lønnsomt å velge lav- og nullutslippsløsninger, og utredning av krav til fossilfrie anleggsplasser.

Disse medlemmer viser til viktigheten av å styrke det lokale og regionale klimaarbeidet og påpeker at regjeringen foreslo å videreføre tilskuddsordningen

Klimasats i 2021. Disse medlemmer viser til at det var regjeringen som i 2016 opprettet Klimasatsordningen. 1300 ulike prosjekter i kommuner over hele landet har fått støtte fra Klimasats. Disse medlemmer viser også til at Klimasats senest i mai 2020 ble tildelt 50 mill. kroner ekstra i ordningen, som en del av regjeringens grønne tiltakspakke. Det vises også til at regjeringen nå også har inkludert Longyearbyen lokalstyre som søkerberettiget til ordningen.

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil fortsette å bruke offentlige innkjøp for å bidra til at nullutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk. Regjeringen tar derfor sikte på å innføre krav om nullutslipp i offentlige kjøp av personbiler og lette varebiler fra 2022, krav om nullutslipp i nye bussanbud fra 2025, og lav- og nullutslippskrav i nye anbud for fergesamband og hurtigbåter der det ligger til rette for det i løpet av 2023 og 2025. Disse medlemmer påpeker at dersom utslippskravene medfører merkostnader for kommunene, skal kommunene kompenseres for de økte kostnadene. Det tas forbehold om budsjettmessig dekning. Regjeringen vil komme med konkrete forslag til kompensasjon i de årlige statsbudsjettene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, har merket seg at tilskudsordningen Klimasats har samlet sett utløst 1,9 mrd. kroner i investeringer i klimatiltak siden 2016. Klimasats har bidratt til at kommuner har investert og gjennomført mer enn 1 300 klimatiltak, som i liten grad ville ha blitt gjennomført uten ordningen. I 2020 ble midlene fordelt på mer enn 150 kommuner. Flertallet viser til at den økte søknadsmengden til Klimasats viser at ordningen fremdeles vil være til stor nytte for klimaarbeidet i kommunene.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at tilskudsordningen Klimasats videreføres fram til 2030, på minst samme nivå som i 2020.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på den store betydningen staten kan spille i det grønne skiftet. Disse medlemmer mener staten bør opprette en egen grønn investeringsbank. Bankens hovedoppgave skal være å yte kreditt til bedrifter, men det kan også åpnes for at den finansierer egenkapital. Banken bør være uavhengig, men med et tydelig politisk vedtatt mandat om å bidra til klimakutt og grønn omstilling av

økonomien, og ha som mål å gå med overskudd på sikt. Banken skal likevel ta langsiktig risiko.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at tilskudsordningen Klimasats gjøres permanent og trappes opp.»

«Stortinget ber regjeringen forlenge NO_x-avtalen med næringslivet for en ny periode fram til 2027.»

«Stortinget ber regjeringen utrede opprettelsen av en grønn statlig investeringsbank.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at tilskudsordningen Klimasats ble etablert i 2016 for å fremme klimatiltak i kommuner og fylkeskommuner, ved å støtte prosjekter som bidrar til reduksjon i utslipp av klimagasser og omstilling til lavutslippsamfunnet. Disse medlemmer registrerer at Klimasats ikke er varslet videreført etter 2021, og at klima- og miljøministeren i svar på skriftlig spørsmål fra Une Bastholm (Dokument nr. 15:947 (2020–2021)), ikke gir noen løfter om at ordningen skal videreføres.

Disse medlemmer viser til at Klimasats i perioden 2016 til 2020 har mottatt mer enn 2 100 søknader om støtte til klimaprojekter i kommuner og fylkeskommuner, med et omsøkt beløp på til sammen 2,4 mrd. kroner. Det er gitt støtte til totalt omtrent 1 300 prosjekter og tildelt ca. 900 mill. kroner.

Alle utslipp skjer til syvende og sist i en kommune. Disse medlemmer viser til høringen om regjeringens klimaplan, der en rekke instanser trakk fram Klimasats som et avgjørende virkemiddel for å kutte utslipp i kommunene. Eksterne evalueringer, blant annet fra Menon Economics, dokumenterer at Klimasats er en velfungerende ordning som gir utslippskutt, mer bruk av klimavennlig teknologi, samarbeid om klimatiltak og nyttig kunnskap i kommunene. Evalueringen viser også at ordningen utløser en rekke klimatiltak som ellers ikke ville blitt gjennomført, og at graden av gjennomføring er høy.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, anser Klimasats som et viktig virkemiddel for å bidra til at det gjennomføres positive, lokale klimaprojekter som til sammen kan utgjøre en stor del av Norges nasjonale utslippsreduksjoner, og i tillegg bidra til folkelig opp-

slutning om klimatiltak. Skulle ordningen avsluttes, vil det svekke lokalt klimaarbeid betydelig. Klimasats skaper forutsigbarhet og langsiktighet i kommunens arbeid med omstilling til lavutslippssamfunnet. Samtidig søkes det om langt mer støtte enn det som tildeles, noe som viser at det er behov for å styrke ordningen.

2.25 Plan- og bygningsloven

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til kommunenes rolle i samfunns- og arealplanlegging, som planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og til at plan- og bygningsloven er ett av de viktigste verktøyene kommunene har for å nå ambisiøse klimamål.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at plan- og bygningsloven blir stadig viktigere i takt med at klimautfordringen og behovet for raske utslippsreduksjoner blir mer prekært. Plan- og bygningsloven sier at kommunene skal ta klimahensyn i utformingen av arealplaner, og gir kommunene anledning til å gi bestemmelser til planene. Disse medlemmer viser til at kommunene hittil har vært forsiktige med å bruke denne muligheten til å stille konkrete klimakrav, og har merket seg at spørsmål om rekkevidden av planmyndighetens kompetanse til å stille klimakrav har vært omdiskutert.

Disse medlemmer viser til at plan- og bygningsloven eksplisitt sier at kommunen har myndighet til å fastsette «grenseverdier for tillatt forurensning og andre krav til miljøkvalitet i planområdet, samt tiltak og krav til ny og pågående virksomhet i eller av hensyn til forhold utenfor planområdet for å forebygge eller begrense forurensning».

Klimagassutslipp er forurensning og det er avgjørende for at kommunenes arealplanlegging skal kunne bidra til en bærekraftig utvikling i tråd med plan- og bygningslovens formål at planene bidrar til reduksjon av klimagassutslipp.

Disse medlemmer har også merket seg lovens forarbeider som viser at lovgiver forutsatte at kommunene kan gi planbestemmelser også for å redusere klimagassutslipp:

«Plan- og bygningsloven gir dessuten kommunene en viss mulighet til å gi generelle bestemmelser om miljøkvalitet, herunder klimagassutslipp, samt bestemmelser om utslippsgrenser i reguleringsplanen.» (Ot.prp. nr. 32 (2007–2008) s. 26)

Disse medlemmer vil understreke byenes viktige rolle som foregangsaktører i klimaarbeidet, og at det

er avgjørende at kommunene tar alle verktøy i bruk for å redusere klimagassutslipp. Disse medlemmer forventer at kommunene framover bruker plan- og bygningsloven mer aktivt som klimaverktøy enn i dag.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at hensynet til natur og klima tillegges større vekt i plan- og bygningsloven.»

2.26 Fossilfrie anleggsplasser

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til målsettingen om fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren fra 2025. For å legge til rette for dette, viser disse medlemmer til at regjeringen tidligere i år har lagt fram en handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren. I planen varsler regjeringen blant annet at de vil igangsette pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplasser og å bruke krav i offentlige innkjøp. Videre ser disse medlemmer at regjeringen i Nasjonal transportplan 2022–2033 varsler 75 mill. kroner til arbeid med fossilfrie anleggsplasser. Disse medlemmer legger merke til at det skjer en stor innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i mange deler av transportsektoren, og venter overgang til slike løsninger også i anleggssektoren. Handlingsplanen varsler en rekke virkemidler som skal stimulere denne teknologiutviklingen. Disse medlemmer viser også til høringen i komiteen hvor Maskinentrepreneurernes Forbund påpekte at det ikke finnes mange nullutslippsmaskiner på markedet, og at de viktigste tiltakene på kort sikt derfor er innblanding av biodrivstoff og støtte til teknologiutvikling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har merket seg at utslippene fra bygge- og anleggsvirksomhet utgjør en stor andel av klimagassutslippene fra byer. Selv om klimautfordringen er av global karakter, må den håndteres og forebygges lokalt, og konkrete klimakrav i plan- og byggesaker vil være nødvendig for at byene skal kunne leve opp til målsetningene i Parisavtalen.

Disse medlemmer viser til at Oslo kommune innfører krav til fossilfrie og etter hvert utslippsfrie byggeplasser for å redusere disse utslippene. Disse medlemmer viser samtidig til at regjeringen har innhentet en juridisk vurdering av hjemmelsgrunnlaget for et slikt krav. Disse medlemmer mener det er uheldig at utredningen skaper tvil om rekkevidden av kommunenes adgang til å stille klimakrav i reguleringsplaner. Disse medlemmer mener klimautfordringen gjør det nødvendig at kommunene tar alle verktøy i loven i bruk og utnytter sin kompetanse som planmyndighet.

Disse medlemmer viser også til at kommunenes rolle, og plan- og bygningslovens potensial som klimaverktøy, også ble fremhevet i Klimakur 2030. Disse medlemmer har også merket seg at regjeringens klimaplan ikke følger opp Klimakur på dette punktet.

Disse medlemmer støtter initiativet om fossilfrie anleggsplasser, men finner det oppsiktsvekkende at regjeringen ikke vil stille tilsvarende krav til alle anleggsplasser. Utslipp fra anleggsvirksomhet utgjør en vesentlig andel av kommunenes klimagassutslipp. For å sikre forutsigbarhet og like rammebetingelser for hele bransjen bør det innføres krav til alle byggeprosjekter.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte stille tydelige forventninger til kommunene om å fullt ut utnytte mulighetene til å stille klimakrav i reguleringsplaner for blant annet å sikre fossilfrie og etter hvert utslippsfrie bygge- og anleggsplasser.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at all statlig bygg- og transportvirksomhet m.m. skal bli fossilfri.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at staten må ta en lederrolle, og tidfeste mål for når statens egen virksomhet skal være utslippsfri. Dette bidrar både til å utvikle ny teknologi og nye løsninger og til å sette eksempel.»

2.27 Offentlige innkjøp

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen vil stille klimakrav i alle offentlige innkjøp der det er mulig. Offentlig sektor er Norges største innkjøper målt i verdi, med en totalsum på ca. 560 mrd. kroner årlig. Offentlig sektor er dermed en stor forbruker, investor og markedsaktør. Klima- og miljøkrav i offentlige innkjøp er derfor et nødvendig virkemiddel for å redusere Norges klimagassutslipp, stimulere etterspørselen etter lavutslippsprodukter og -tjenester, og fremme grønn næringsutvikling. Disse medlemmer mener derfor at klima og miljø må vektlegges tyngre i offentlige anbud. Disse medlemmer viser til at offentlige innkjøp er særlig egnet som virkemiddel for å nå klimamålet innenfor transport, bygg og anlegg, sirkulær økonomi, mat og matsvinn, plast og miljøgifter. Disse medlemmer viser til at grønne offentlige innkjøp av kollektivtjenester har vært særlig viktig for omstillingen til miljøvennlig transport. I Klimaplanen varsler regjeringen at den tar sikte på å legge til rette for at anleggsplasser

i transportsektoren skal være fossilfrie innen 2025. Videre viser disse medlemmer til at regjeringen vil arbeide for at det offentlige stiller klima- og miljøkrav når vi kjøper mat og måltidstjenester.

Videre ser disse medlemmer frem til at regjeringen vil legge fram en handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp og grønn innovasjon. Handlingsplanen skal bidra til å forenkle, effektivisere, profesjonalisere og målrette offentlige innkjøp som virkemiddel for å nå klimamålene og støtte opp om grønn omstilling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at offentlig sektor kjøper inn varer, tjenester og bygg- og anleggsarbeid for mer enn 560 mrd. kroner årlig. Klima- og miljøkrav i offentlige innkjøp er nødvendig, blant annet for å skape marked for null- og lavutslippsprodukter. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen vil bruke offentlige innkjøp for å bidra til at null- og lavutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk i transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, imøteser at regjeringen vil legge fram en samlet handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp og grønn innovasjon. Regjeringen viser til at offentlige innkjøp er særlig egnet som virkemiddel for å bidra til å nå Norges klima- og miljømål innen transport, bygg og anlegg, sirkulær økonomi, mat og matsvinn, samt plast og miljøgifter. Flertallet støtter denne prioriteringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det i dag er opp til hvert enkelt sektordepartement, fylkeskommune eller kommune å avgjøre hvilken vekt som legges på klima- og miljømål i egne innkjøp. Disse medlemmer har merket seg at på grunn av dette oppfattes ikke offentlig sektor som en enhetlig og forutsigbar kunde. Dermed utnyttes ikke omstillingskraften fullt ut, og bedriftenes muligheter til å investere framtidsrettet svekkes.

Disse medlemmer vil understreke at det er et behov for å styrke og samordne innsatsen ved å innføre krav om at all offentlig virksomhet, der det er mulig, skal bli fossilfri, og tidfeste mål for når statens egen virksomhet skal være utslippsfri. Disse medlemmer mener det bør stilles minstekrav til utslippsfrie og klimavennlige alternativer så snart slike løsninger er tilgjengelige.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne me-

ner all statlig virksomhet skal være fossilfri senest innen 2030.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil understreke betydningen av at de mest miljøvennlige leverandørene premieres i konkurranse om oppdrag for det offentlige, for eksempel ved å øremerke tildelingskriterier til klimakutt og klimateknologi på alle relevante områder.

Disse medlemmer viser til at den globale helse-sektoren er en betydelig bidragsyter til verdens samlede klimagassutslipp. I Storbritannia har National Health Service (NHS) satt seg som mål om at helsetjenesten skal være klimanøytral i hele verdikjeden innen 2050. En klimaplan for offentlig sektor i Norge må også inneholde planer for klimanøytral helsesektor, både når det kommer til bygging og plassering av sykehus samt drift og innkjøp. I denne sammenheng viser disse medlemmer til Representantforslag 143 S (2020–2021) om å utarbeide en klimaplan for helsesektoren som ligger til behandling i Stortinget våren 2021.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav til økt andel klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp, innføre krav om at all statlig virksomhet skal være fossilfri, og tidfeste mål for når statens egen virksomhet skal være utslippsfri. Planen må innrettes slik at de mest miljøvennlige leverandørene premieres i konkurranse om oppdrag for det offentlige.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp, innføre krav om nullutslippsteknologi der denne er tilgjengelig, og lavest mulige tilgjengelige direkte og indirekte utslipp der nullutslippsalternativer ikke finnes.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre en premiering av de mest miljøvennlige leverandørene til oppdrag for det offentlige, og komme tilbake til Stortinget med forslag i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre merkeordning av alle komponenter i bygg slik at det bli mulig å gjenbruke komponentene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette materialdatabaser for en sirkulær bygg- og industriproduksjon.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om ombruk og bruk av resirkulert materiale ved offentlige anskaffelser og komme tilbake til Stortinget med forslag til endring av loven om offentlige anskaffelser som sørger for dette.»

«Stortinget ber regjeringen stille strengere krav til utsortering av treavfall, samt at det offentlige etterspør treprodukter laget av resirkulert materiale.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri kollektivtransport for alle kommende anbud i løpet av 2021 og melde tilbake til Stortinget på egnet måte.»

«Stortinget ber regjeringen bruke innkjøpsmakten til det offentlige for å påskynde utviklingen av lav- og nullutslippsløsninger.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at offentlig sektor kjøper inn varer, tjenester og bygg- og anleggsarbeid for mer enn 500 mrd. kroner årlig. Klima- og miljøkrav i offentlig innkjøp er nødvendig, blant annet for å skape marked for nye null- og lavutslippsprodukter. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen vil bruke offentlige innkjøp for å bidra til at null- og lavutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk i transportsektoren.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre krav om fossilfrie og etter hvert utslippsfrie anleggsplasser fra 2023, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert budsjett.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å revurdere kommunens hjemmel til å stille krav om fossil- og utslippsfri byggeplass, og dersom det likevel ikke er en hjemmel, gjøre nødvendige justeringer av plan- og bygningsloven slik at kommuner kan stille et slikt krav.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette piloter også på utslippsfrie byggeplasser i transportsektoren.»

2.28 Strategi for sirkulær økonomi

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at for å skape fremtidens lavutslippssamfunn vil det være helt nødvendig å få til en verdiskaping som er bærekraftig både når det gjelder forbruk og produksjon av varer og tjenester. Økonomien må bli mer sirkulær for å holde verdiene av ressursene lenger i kretsløpet og bruke dem mer effektivt. Disse medlemmer viser til regjeringens kommende strategi for sirkulær økonomi.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at vi allerede ser at de internasjonale markedene vi leverer til, etterspør varer og tjenester med null- eller lavutslipp. Dette skaper store muligheter for økt eksport for Norge på områder som energi, mineraler, mat, transport og grønn og blå bioøkonomi m.m., men en omstilling fra lineær til sirkulær økonomi vil kreve endrede rammebetingelsene for hele det norske næringslivet.

Flertallet mener at behovet for en helhetlig strategi for sirkulær økonomi er svært viktig for at omstillingen fra lineær til sirkulær økonomier skal sette fart. Derfor mener flertallet at det er svært skuffende at regjeringen ennå ikke har fulgt opp Stortingets vedtak som ble fattet den 27. februar 2018 i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 45 (2016–2017) om avfall som ressurs – avfallspolitikk og sirkulær økonomi, hvor Stortinget ba regjeringen utarbeide en nasjonal strategi for en sirkulær økonomi. Strategien er ennå ikke lagt fram.

Dessverre ser vi at dagens forbrukersamfunn bidrar til at vi kaster ressurser som kunne vært brukt om igjen.

I tillegg sendes verdifullt avfall til utlandet, og gjenbrukbare ressurser brennes i avfallsanlegg eller forurenser naturen. Dette bidrar til at vi svekker muligheten for raskere overgang til fornybarsamfunnet.

Flertallet mener det er avgjørende å stoppe veksten av avfall og legge til rette for mer gjenvinningsindustri i Norge. Det som i dag blir avfall, kan bli råmateriale og gjenbrukes på nytt. Flertallet mener derfor at ved å legge til rette for sirkulærøkonomien har vi store muligheter for å skape nye bærekraftige arbeidsplasser og industribedrifter over hele landet. Derfor må det satses på industri og jobber i Norge knyttet til resirkulering og gjenbruk av materialer, og legge bedre til rette for at norsk eksportindustri kan fremstille resirkulerbare produkter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at staten må inngå avtaler med næringslivet med egne årlige prosentmål for reduksjon av nye råmaterialer, slik at nye markeder etableres ved at staten som innkjøper stiller krav til innblanding eller bruk av for eksempel resirkulert plast og sement uten CO₂-utslipp. Ved å stille krav om at nye bygg og anlegg bygges med klimavennlige materialer og designes for lavt energibruk og gjenbruk, samt legge opp til at byggeplasser blir utslippsfrie, vil dette bidra til overgangen til en sirkulær økonomi, samtidig som det kuttes utslipp.

Disse medlemmer mener at forbrukere og innkjøpere må få informasjon om hvor mye ressurser som er brukt til å lage et produkt, hvor store utslipp det står for, og hvordan arbeidsforholdene er for dem som lager dem. Ved å sørge for at forbrukere får informasjon om hvordan et produkt kan repareres, gjenbrukes og resirkuleres, vil vi også kunne bidra til holdningsendringer hos forbrukerne. Derfor mener disse medlemmer at det må stilles strengere krav til garantitid, at produsenter har reservedeler på lager og at produkter designes for å vare lenger, gjenbrukes, repareres og resirkuleres.

For å imøtekomme sirkulærøkonomien mener disse medlemmer at regelverket for avfallshåndtering bør endres, slik at avfallet sorteres, videreforedles og brukes på nytt som råstoff. I denne sammenheng er det også avgjørende at det legges til rette for CCS-fangst og -lagring på større forbrenningsanlegg for det avfallet som ikke kan gå inn i sirkulærøkonomien. Da er det avgjørende at Fortum Oslo Varmes karbonfangstprosjekt realiseres.

Disse medlemmer mener det er behov for å legge til rette for flere gjenvinningsanlegg for plast og sørge for at all emballasje i bruk i Norge er egnet for gjenbruk eller resirkulering innen 2030. For å redusere bruk av plast og hindre plast på avveie mener disse med-

le m m e r det må iverksettes tiltak som avgift på fossil plast, innføre en ordning med produsentansvar og sporing av plast, og gjenvinne halvparten av plastemballasjen i Norge innen 2025.

Disse medlemmer viser til at klimagassutslippene fra avfallsforbrenning i hovedsak skyldes plastavfall. Derfor mener disse medlemmer at vi trenger offensive tiltak for økt materialgjenvinning av plast, for eksempel styrking og utvidelse av produsentansvar på en slik måte at CO₂-kostnadene for forbrenningsanleggene kan begrenses. Disse medlemmer imøteser at regjeringen som ledd i arbeidet med varslet ny strategi for sirkulær økonomi særlig vurderer tiltak og virkemidler som kan øke materialgjenvinning av plast, og redusere mengden plast i restavfallet.

Disse medlemmer viser til at i dag er det vekt på restavfallet som er grunnlag for avgift, uavhengig av fosforinnhold og avfallsets sammensetning. Disse medlemmer forutsetter at forbrenningsavgiften på avfall innrettes slik at den gjenspeiler det faktiske utslippet fra forbrenningen, slik at aktører får et reelt insentiv til å redusere den fossile andelen i avfallet som går til forbrenning.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med varslet ny strategi for sirkulær økonomi særlig vurdere tiltak og virkemidler som kan øke materialgjenvinning av plast og redusere mengden plast i restavfallet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at staten inngår avtaler med næringslivet med egne årlige prosentmål for reduksjon av nye råmaterialer.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille strengere krav til garantitid og at produsenter har deler på lager.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at produkter designes for å vare lenger, gjenbrukes, repareres og resirkuleres.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at nye bygg og anlegg bygges med klimavennlige materialer og designes for lavt energibruk og gjenbruk, samt legge opp til at byggeplasser blir utslippsfrie.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at forbrukere og innkjøpere får informasjon om hvor mye ressurser som er brukt for å lage et produkt, hvor store utslipp av klimagasser det står for, eventuelle skadelige miljøgifter og hvordan arbeidsforholdene er for de som lager produktene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for å utvikle markeder for restråstoff og sirkulære produkter gjennom krav i offentlige innkjøp.»

«Stortinget ber regjeringen skjerpe kravene til avfallshåndtering, slik at avfallet sorteres, videreføres og brukes på nytt som råstoff.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for CO₂-fangst og -lagring på større forbrenningsanlegg, og utnyttning av CO₂ og CO i industriell produksjon.»

«Stortinget ber regjeringen utrede avgift på fossil plast, innføre en ordning med produsentansvar og sporing av plast og gjenvinne halvparten av plastemballasjen i Norge innen 2025.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at alle batterier som skal brukes i Norge, skal kunne resirkuleres.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at avfall i størst mulig grad håndteres og gjenvinnes lokalt eller regionalt heller enn å bli transportert over større avstander.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et veikart for biogassbransjen for å utvikle nye bedrifter og arbeidsplasser i en bransje i vekst som representerer fremtidens klimavennlige sirkulære samfunn.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at dagens innretning på CO₂-avgift på avfallsforbrenning øker kostnadene ved utslipp, og dette flertallet mener det kan føre til at en større andel av avfallet eksporteres til forbrenning i andre land. Dette flertallet mener derfor at CO₂-avgiften knyttet til avfallet ikke vil påvirke produsenten. Dette flertallet foreslår derfor at

CO₂-avgiften på avfallsforbrenning må flyttes tidligere i verdikjeden, der produktene produseres, eksempelvis på emballasjen. Dette flertallet mener en bedre produsentansvarsordning for plast og tiltak i avfallskjeden som vil gi reduserte mengder med usortert avfall til forbrenning, vil stimulere til endringer i industrien og adferdsendring hos forbrukere som i praksis vil gi reelle og varige utslippsreduksjoner.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at avgiften på avfallsforbrenning må flyttes tidligere i verdikjeden for både å stimulere til mindre volum på avfall og for å håndtere avfallet i Norge.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at sirkulærøkonomi er kretsløpstankegang, og handler om å utnytte ressurser på best mulig måte, sørge for bærekraft, ombruk og verdiskaping. Dette flertallet mener dette innebærer produksjon av varer med lang levetid og med minst mulig bruk av ikke-fornybare ressurser.

Flertallet er opptatt av bedre bruk av de verdifulle ressursene vi har, og mener at krav om avfallsforebygging, gjenvinning og økt bruk av resirkulerbare materialer er en viktig vei til et grønt skifte og sirkulærøkonomi i praksis. Flertallet mener at det har vært for lite fokus på å gi begrepet sirkulærøkonomi konkret innhold, og at dette er et område hvor både det offentlige og den enkelte kan bidra og faktisk gjøre en forskjell.

Flertallet vil påpeke at det i den oppsummerende rapporten fra Deloitte «Kunnskapsgrunnlag for nasjonal strategi for sirkulær økonomi» fra september 2020, anslås at norsk økonomi kun er 2,4 prosent sirkulær, mens den globale økonomien er 8,6 prosent sirkulær. Flertallet mener det ligger et stort potensial her, som regjeringen kunne utnyttet bedre. Flertallet vil minne om at Stortinget gjennom behandlingen av Meld. St. 45 (2016–2017), jf. Innst. 127 S (2017–2018), har vedtatt at å utarbeide en nasjonal strategi for en sirkulær økonomi. Dette flertallet merker seg at regjeringen i utgangspunktet varslet at denne skulle legges fram i løpet av våren 2021.

Flertallet viser til at nevnte rapport fra Deloitte peker konkret på i hvilke sektorer potensialet for sirkulærøkonomi er størst. Flertallet merker seg at det i tillegg til de åpenbare gevinstene knyttet til mindre trykk på verdifulle ressurser, pekes på mulighetene for økt verdiskaping, nye arbeidsplasser, teknologiutvikling og innovasjon som konkrete ringvirkninger av overgang til en mer sirkulær økonomi. Flertallet mener det er mye å hente på dette området, og at det ikke er noen åpenbar grunn til at norsk økonomi skal skille seg så be-

tydelig fra de globale tallene på dette området som de gjør. Flertallet vil påpeke at områdene transport, industri og avfallshåndtering peker seg ut som sektorer med en viktig rolle i den sirkulære økonomien. Flertallet merker seg at dette er sammenfallende med sektorer som gjennom klimameldingen fremstår med ikke bare store utslipp, men også med store muligheter. Flertallet mener at disse mulighetene kunne vært tydeliggjort og konkretisert gjennom den strategien for sirkulærøkonomi som regjeringen har varslet, og at det ville vært svært relevant og konstruktiv å kunne se disse tingene i sammenheng med behandlingen av klimameldingen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser for øvrig til at Senterpartiet våren 2021 har satt frem forslag om mindre bruk og kast, jf. Dokument 8:100 S (2020–2021), og vil vise til forslag fremmet i den sammenheng.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om synliggjøring av livsløpskostnader i offentlige innkjøp, med mål om sterkere vektlegging av varighet, kvalitet, mulighet for ombruk og vedlikehold.»

«Stortinget ber regjeringen styrke og utvikle støtteordninger for oppgradering og rehabilitering av boliger og forlenge levetiden på bygg, gjennom Enova og Enøktilskudd.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om resirkulerte råvarer i offentlige innkjøp.»

«Stortinget ber regjeringen innføre en belønningsordning for bruk av resirkulert plast i produkter og for andel av produkt som faktisk lar seg resirkulere.»

2.29 Andre ikke-kvotepliktige utslipp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det er behov for ytterligere klimatiltak for å kutte øvrige utslipp fra ikke-kvotepliktig sektor. Disse medlemmer viser til at det er særlig potensial for å satse mer på karbonfangst og -lagring og å redusere bruken av plast.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede konkrete virkemidler for hvordan Norge kan realisere 8–10 nye fangstanlegg innen 2030.»

«Stortinget ber regjeringen utvide og styrke produsentansvaret slik at produsentene betaler en større andel av kostnadene for håndtering av plastavfall og komme tilbake med forslag til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet.»

«Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med varslet ny strategi for sirkulær økonomi særlig vurdere tiltak og virkemidler som kan øke materialgjenvinning av plast og redusere mengden plast i restavfallet.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede premiering av fangst og lagring av biogent CO₂ i påvente av en eventuell endring av internasjonale bokføringsprinsipper.»

«Stortinget ber regjeringen innføre en eksportavgift på avfall, på samme nivå som en eventuell CO₂-avgift på avfall.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å utvide produsentansvarsordningen til å omfatte et krav om bruk av fornybar og resirkulert plast i emballasje som selges i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av resirkulert plast i offentlige byggeprosjekter.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å utrede avgift på plastemballasje som ikke gjenvinnes, tilsvarende avgiften som er innført i EU. Avgiften bør stimulere bruk av resirkulert og fornybart plastråstoff.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for insentiver som forsterker lønnsomheten av CCS på avfallsforbrenning, inkludert kreditering av karbonfangst på biogene CO₂-utslipp, dvs. for forbrenning av organisk materiale.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere økt statlig finansiering av avfallsforbrenningsanlegget på Klemetsrud og komme tilbake med forslag i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.»

2.30 Landbruk/jordbruk

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen i klimaplanen vil intensivere arbeidet med å forbedre utslippsregnskapet for jordbruket. Disse medlemmer mener det er viktig med fortsatt innovasjon og satsing på nye klimaløsninger i landbruket, slik at Norge blir et foregangsland innen grønn landbruksteknologi. Disse medlemmer forutsetter at det kontinuerlige arbeidet med forbedringer i utslippsregnskapet for jordbruket fortsetter frem mot 2030. Klimaløsningene med vitenskapelig dokumenterbar klimaeffekt må telles med så langt det er mulig innenfor gjeldende regelverk. Disse medlemmer understreker at Norge må forholde seg til gjeldende regelverk under Parisavtalen for å rapportere klimatiltak, og mener det er viktig at regjeringen jobber for å forbedre regnskapet slik at flere momenter med dokumenterbar effekt kan regnes inn.

Disse medlemmer viser til at i klimaavtalen med jordbruket har partene forpliktet seg til å arbeide for at utslippene blir redusert og at opptak av karbon øker, tilsvarende 5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter for perioden 2021 til 2030. Disse medlemmer vil understreke at avtalen først og fremst skal innfris gjennom tiltak som forbedrer norsk matproduksjon. Avtalen må sees i sammenheng med regjeringens og Stortingets jordbrukspolitiske mål, slik de fremgår i Meld. St. 11 (2016–2017) og flertallets merknader. Den viktigste oppgaven i klimasammenheng er å redusere utslippene uten at klimaomstillingen fører til karbonlekkasje, og derfor reduserte utslipp per produserte enhet i tråd med flertallets merknader i Meld. St. 11 (2016–2017). Samtidig understreker disse medlemmer at klimaplanen legger opp til å redusere fire millioner tonn av utslippene som bokføres i jordbrukssektoren, og at tiltak og virkemidler må følges opp i de årlige jordbruksoppgjørene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at gjennom landbrukets klimaplan vil landbruket bidra til betydelige klimautslippskutt.

Disse medlemmer konstaterer at kun 0,6–0,9 millioner tonn CO₂ av regjeringens forslag til klimatiltak i jordbruket vil kunne regnskapsføres i sektorregnskapet, mens Landbrukets klimaplan har et potensial på mellom 4–6 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse medlemmer viser til at klimaavtalen med jordbruket legger føring om at en vesentlig andel av forpliktelsen

skal innfris gjennom tiltak som forbedrer norsk matproduksjon. Disse medlemmer mener at vi både skal legge til rette for effektive klimatiltak samtidig som vi skal sikre de landbrukspolitiske målsettingene. Derfor er det behov for å styrke klimaomstillingen i jordbruket og motivere bonden til økt klimainnsats.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at kanaliseringspolitikken, med en geografisk produksjonsfordeling, er god klimapolitikk. Hele landet må tas i bruk til matproduksjon, og de lokale ressursene må tas i bruk. Flertallet mener at selvforsyningsgraden må opp, at mer mat må lages på norske ressurser. I Norge har vi lite dyrket mark, bare ca. 3 prosent av det totale landarealet vårt. Derfor mener flertallet det er av stor betydning å sikre et sterkt jordvern.

Det bør stimuleres til økt bruk av fangvekster, kompost og biokull til karbonlagring i matjord og bedre utnyttelse av beiteressurser. Det er gode naturbaserte klimatiltak. Gradvise og målrettede forbedringer har gjennom mange år økt produktiviteten i kornavlinger, hos husdyr og i skog samtidig som miljøbelastninger er blitt redusert. Det satses på blant annet klimasmart grovfôr og avl på kyr for å redusere produksjon av metan i vom.

Flertallet mener det må være et mål om minst 50 prosent selvforsyningsgrad basert på norske ressurser, og at dette kravet bør inkludere fôr. Økt matproduksjon må ikke svekke målene i klimaavtalen eller bidra til økte utslipp i andre land. Utslippene av klimagasser fra norsk landbruk skal reduseres og opptaket av karbon økes, samtidig som vi øker selvforsyningen og tilpasser produksjonen til et endret og vanskeligere klima. Det er avgjørende at politikken ikke bidrar til økte utslipp i andre land og til karbonlekkasje. Vern av matjord og verdifull natur må skjerpes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at økt bærekraft i landbruket kan sikres gjennom økt bruk av utmarksbeite, setring, klimatilpassning og investering i jord. De neste årene må en rekke fjøs i melkeproduksjonen også fornyes. Disse medlemmer mener det er viktig å stimulere til klimavennlig fornying av byggene, og at investeringene tilpasses til bruk med inntil 30 kyr, produksjon på norske naturressurser og økt beitebruk. De største beslutningene både politisk og på gårdsnivå skal dermed bidra til økt verdiskaping på lokale fornybare naturressurser i hele landet. Antall kyr innen melkeproduksjon må opprettholdes for bærekraftig, klimavennlig og fleksibel kombinasjonsproduksjon av melk og kjøtt. Dette vil sikre at politikken for økt selvforsyning, landbruk i hele landet, klimavennlig fornying og helhetlig bærekraft for

natur, økonomi og folk i distriktene henger sammen og forsterker hverandre gjensidig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at målet må være å produsere jordbruksråvarer og mat med minst mulig bruk av innsatsmidler. For å redusere transport, bedre kvaliteten og øke mangfoldet bør det etableres mottaksapparat og foredlingsindustri over hele landet. Det må derfor fokuseres mer på forbrukerne, med utvikling av flere produkter og mer kunnskap om norske bærekraftige råvarer samt utnyttning av ressurser og redusert matsvinn. Matavfall bør prioriteres til svin og fjørfe, mens det må settes inn virkemidler slik at husdyrgjødsel går til produksjon av biogass. Disse medlemmer mener det må utvikles ordninger som raskt bidrar til utfasing av fossil energi til oppvarming og maskinpark.

Disse medlemmer mener at bedre rapporteringssystemer som måler den reelle samlede klimaeffekten i landbruket må prioriteres. Klimakalkulatoren må utvikles og anerkjennes som verktøy for å måle om jordbruket oppfyller sin del av avtalen. Karbonlagring i matjord bør inngå i den norske klimaplanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Parisavtalen slår fast at, sitat,

«(...) vi må bedre evnen til å møte negative klimakonsekvenser og kutte klimagassutslippene på en måte som ikke truer matproduksjonen.»

Dette forplikter oss etter disse medlemmers mening til en klimapolitikk som ikke truer norsk matproduksjon. Jordbruket er samtidig en av sektorene som er mest sårbart og utsatt for konsekvensene av klimaendringene, og disse medlemmer ser at arbeidet med klimatilpassning og fokus på et klimavennlig jordbruk er helt avgjørende. Disse medlemmer vil påpeke at nasjonal matproduksjon er god klimapolitikk, noe som forutsetter at vi lykkes med å utnytte naturressursene våre på en bærekraftig måte.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil også understreke at et viktig premiss er at landbrukets biologiske utslipp teller i klimaregnskapet og at denne sektoren derfor aldri kan gå helt i null. Det må etter disse medlemmers mening heller ikke være et mål.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den klimaavtalen jordbrukets organisasjoner og regjeringen inngikk i 2019, med enighet om å redusere klimagassutslippene og øke karbonopptaket i jord fra jordbruket med 5 mill. tonn fra 2021

til 2030. Disse medlemmer viser videre til at et viktig premiss for denne avtalen er at forpliktelsen skal nås uten at det går på bekostning av andre landbrukspolitiske mål og på en måte som ikke skaper karbonlekkasje. Disse medlemmer legger til grunn at Klimaavtalen mellom regjeringen og jordbrukets organisasjoner for reduserte klimagassutslipp og økt opptak av karbon i jord mot 2030 skal gjelde for klimaarbeidet i jordbruket framover. Disse medlemmer vil understreke at avtalen legger føring om at en vesentlig andel av forpliktelsen skal innfris gjennom tiltak som forbedrer norsk matproduksjon i henhold til Landbrukets klimaplan. Virkemidler for å innfri avtalen skal vurderes i de årlige jordbruksoppgjørene og ordinære statsbudsjettprosesser.

Disse medlemmer vil peke på at Stortingets målsettinger for norsk jordbruk legges til grunn for Klimaavtalen. Tiltak for å innfri avtalen kan dermed ikke gå på bekostning av disse målsettingene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet reagerer på at landbruket er den eneste sektoren som skal løse klimaoppdraget sitt uten at staten stiller med incentiver eller støtteordninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at regjeringen endog stadfester i meldingen at «Klimatiltak i jordbruket skal ikke medføre auka subsidier». Flertallet vil påpeke at det at jordbruksoppjøret vil være en sentral arena for å utforme og videreutvikle eksisterende virkemidler for klimakutt ikke uten videre bør utelukke muligheten for at jordbruket kan dra nytte av eksisterende klimavirkemiddelapparat utenfor jordbruksoppjøret. Særlig vil flertallet vise til at jordbruket må ta del i den grønne teknologiutviklingen på lik linje med andre sektorer, og at klimaomstilling – også i jordbruket – krever flere nye virkemidler, både for å styrke utvikling av ny klimateknologi og de praktiske mulighetene til å ta nye klimaløsninger i bruk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser i den forbindelse til at disse partier vil etablere et eget klimafond for landbruket.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser i den forbindelse til at Senterpartiet vil etablere et eget klimafond for landbruket.

Disse medlemmer merker seg at kostholdsråd er en viktig del av regjeringens klimatiltak. Disse medlemmer er i utgangspunktet av den oppfatning at kostholdsråd i større grad er helsepolitikk enn det er klimapolitikk, og er bekymret for at en økende politise-

ring av innholdet i kostholdsrådene vil svekke kostholdsrådene som et viktig element i arbeidet med bedre folkehelse. Disse medlemmer er sterkt kritiske til at regjeringen har gjort kutt i forbruk og produksjon av norsk kjøtt til sin hovedstrategi for å nå klimamålet i jordbrukssektoren. Dette til tross for at norsk kjøttproduksjon er blant den mest klimasmarte og bærekraftige i verden, og har lav bruk av antibiotika. Disse medlemmer mener kutt i kjøttproduksjonen er bekymringsfullt av flere årsaker, blant annet fordi det har store ringvirkninger knyttet til verdiskapningen som ligger i norsk landbruk. Disse medlemmer viser til at det går frem av beregninger utført av Animalia at regjeringens planlagte kjøttkutt vil medføre redusert selvforsyningsgrad med 3–5 prosent, brakklegging av 1,8–2,2 mill. dekar matjord, 5 000 til 5 900 reduserte årsverk i jordbruket og 8 400 til 9 800 reduserte årsverk i verdikjeden for matindustri og landbruk totalt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, vil sterkt fraråde det å peke på redusert norsk matproduksjon som en klimaløsning, men heller arbeide for reduserte klimagassutslipp i jordbruket mot 2030 gjennom å redusere utslipp per produserte enhet gjennom forbedret jordbruksproduksjon, i tråd med tiltakene i jordbrukets egen klimaplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at det ved flere anledninger er pekt på at det ikke er god klimapolitikk å gjennomføre tiltak som bidrar til at matproduksjonen flyttes ut av Norge. Økt matproduksjon som bidrar til å styrke norsk selvforsyning, sikre mest mulig markedsdekning og redusere importen av mat er en prioritert oppgave for jordbruket, og disse medlemmer vil understreke at norsk matproduksjon vanskelig kan bli helt utslippsfri. Disse medlemmer vil understreke at utslipp av klimagasser fra jordbruket og husdyrhold er resultat av biologiske prosesser, og at biologiske utslipp ikke kan likestilles med utslipp av klimagasser som har sitt utspring i bruk av fossile kilder. Disse medlemmer mener dette må være et bærende prinsipp i norsk klimapolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at klimapolitiske mål i jordbruksnæringen må følges opp med mål om mer bærekraftig matproduksjon. Disse medlemmer vil i den sammenheng peke på at virkemidler knyttet til nordmenns kostholdsvaner må ta utgangspunkt i et bredt bærekraftsbegrep hvor klima inngår som ett av flere likestilte parametere. Dette innebærer etter disse medlemmers syn blant annet vekt på bærekraftig arealbruk i tråd med Norges ressursgrunnlag, god plan-

te- og dyrehelse og at hensyn til sosial og økonomisk bærekraft ivaretas i hele verdikjeden for matproduksjon.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen føre en klimapolitikk som balanserer Parisavtalens målsetninger om å redusere klimautslipp, og forutsetningen om at dette ikke skal gå på bekostning av matproduksjon og målet om matsikkerhet og bekjempelse av sult.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et «Bionova», et klimafond på 10 mrd. kroner for landbruket, hvor utøvere kan søke støtte til omlegging av produksjon og drift slik at klimautslippene reduseres per produsert enhet. Fondet skal også bidra til å finansiere tiltak for økt binding av CO₂ i skog og jord.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en ordning for finansiering av klimarådgivning på gårdsnivå i samarbeid med Landbrukets klimaselskap.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en plan for hvordan øke satsingen på karbonlagring i jord og skog. Aktiv skogsdrift, beiting og bruk av grasressursene, økt bruk av fangvekster og biokull som jordforbedring må prioriteres i en slik plan.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke og utvikle statlige ordninger som legger til rette for at landbruket kan bidra til energiproduksjon ved hjelp av bioenergi, småkraft og solcelleanlegg.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå støtteordningene for grøfting og drenering slik at de er tilpasset målsettingene om klimakutt og klimatilpasning.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre avgift på norsk kjøtt som klimatiltak.»

«Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre avgift på mineralgjødsel.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre tydeligere merking av importprodukter i varegruppene kjøtt, meierivarer, samt frukt og grønt.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre beregningsmetoder ved rapportering av våre utslippsforpliktelser som skiller mellom utslipp av kortlivede og langlivede klimagasser.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke satsingen på forskning og utdanning for å ta i bruk ny kunnskap om mer klimasmart matproduksjon.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inkludere tiltak for å redusere klimagassutslipp eller øke opptak av karbon i jord i regjeringens årlige rapportering til Stortinget dersom tiltakene har vitenskapelig dokumenterbar klimaeffekt. Dette gjelder også tiltak som foreløpig ikke har en ferdig utviklet bokføringsmetodikk i Norges offisielle klimaregnskap.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne peker på at Klimaavtalen mellom regjeringen og jordbrukets organisasjoner for reduserte klimagassutslipp og økt opptak av karbon i jord mot 2030 må legges til grunn for klimaarbeidet i jordbruket framover. Disse medlemmer vil understreke at avtalen legger føring om at en vesentlig andel av forpliktelsen skal innfris gjennom tiltak som forbedrer norsk matproduksjon. Dette bør skje i henhold til

Landbrukets klimaplan. Virkemidler for å innfri avtalen skal vurderes i de årlige jordbruksoppgjørene og ordinære statsbudsjettprosesser.

Disse medlemmer understreker videre at Stortingets målsettinger for norsk jordbruk legges til grunn for Klimaavtalen. Tiltak for å innfri avtalen kan dermed ikke gå på bekostning av disse målsettingene.

Disse medlemmer understreker at det ikke skal settes en generell forutsetning om at støtte til klimatiltak ikke kan medføre økte subsidier til landbruket. Behov for økte subsidier må vurderes i forbindelse med hvert enkelt jordbruksoppgjør, hvor støtte til klimatiltak vil være et av flere prioriterte satsingsområder framover.

Disse medlemmer mener utslipp i landbrukssektoren skal måles som totale utslipp, ikke per enhet.

Disse medlemmer understreker at virkemidler i jordbruksoppgjøret vil være avgjørende for å stimulere til reduserte klimagassutslipp og økt opptak av karbon i jord. Samtidig vil disse medlemmer også peke på behovet for virkemidler for å støtte klimatiltak i jordbruksnæringa utenfor jordbruksavtaleinstituttet. Disse medlemmer vil i den sammenheng særlig understreke behovet for å støtte utvikling og økt bruk av teknologi for et mer miljøvennlig landbruk, for eksempel gjennom bruk av Enova og Forskningsrådet.

Disse medlemmer vil peke på betydningen av fortsatt innovasjon og satsing på nye klimaløsninger i jordbruket og at Norge har gode forutsetninger for å bli et foregangsland innen grønn landbruksteknologi. Deres klimaløsninger med vitenskapelig dokumenterbar effekt bidrar til å redusere utslipp eller øke opptak av karbon i jord i perioden skal dette synliggjøres i regjeringens årlige rapportering til Stortinget, jf. LOV 2017-06-16 nr. 60 Lov om klimamål (klimaloven) og i klimaeffekten av jordbruksoppgjøret som skal inngå i de årlige proposisjonene som omhandler jordbruksavtalen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne forutsetter at utslippsregnskapet for jordbruket vil forbedres gjennom perioden mot 2030. Eksisterende klimaløsninger i jordbruket med klimaeffekter som er vitenskapelig dokumenterbare, men ikke har ferdig utviklet bokføringsmetodikk per dags dato, skal likevel inngå i myndighetenes arbeid med å innfri Norges klimaforpliktelse. Eksempler på slike tiltak er karbonlagring i matjord med bruk av biokull og fangvekster, bedre graskvalitet og bruk av tilsetningsstoffer i husdyrfôr.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det videre arbeidet med Klimakur 2050 må besvare hvordan tiltak og virke-

midler vil påvirke de jordbrukspolitiske målsetningene fastsatt av Stortinget. Disse medlemmer viser til at et av Parisavtalens prinsipper er at klimatiltak ikke skal sette matproduksjon i fare. Dette punktet må synliggjøres i det videre arbeidet med Klimakur 2050.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne understreker at Stortingets mål om en mer bærekraftig matproduksjon med lavere klimagassutslipp må følges opp. Virkemidler for å påvirke nordmenns kostholdsvaner må ta utgangspunkt i et bredt bærekraftsperspektiv hvor klima inngår som et av flere likestilte parametere. Dette innebærer blant annet vekt på bærekraftig arealbruk i tråd med Norges ressursgrunnlag, god plante- og dyrehelse og at hensyn til sosial og økonomisk bærekraft ivaretas i hele verdikjeden for matproduksjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at FNs klimapanel og Det internasjonale Naturpanelet har beregnet at naturbaserte klimatiltak utgjør en betydelig del av løsningen på klimautfordringen, og at økt karbonlagring i matjord er et viktig tiltak.

Disse medlemmer viser videre til at disse rapportene vektlegger at økt naturlig karbonlagring i matjord både vil styrke jordas fruktbarhet og verdens matsikkerhet, gjøre jordbruket bedre rustet til å møte et klima i endring og bidra til redusert global oppvarming.

Disse medlemmer er kjent med det internasjonale initiativet 4 per 1 000 som ble etablert etter Parisavtalen for å fremme økt karbonlagring i matjord, et initiativ en rekke norske organisasjoner og regjeringen nå har sluttet seg til. Disse medlemmer mener karbonlagring i matjord må inn i den norske Klimaplanen 2021–2030 som en viktig satsing i jordbruk i Norge og internasjonalt.

Disse medlemmer forventer at det utredes belønningssystemer for økt karbonlagring på det enkelte gårdsbruk i Norge, for å mobilisere bønder som ønsker å bidra. Økt bruk av fangvekster, kompost og biokull til karbonlagring i matjord er eksempler på aktuelle tiltak i Norge som det bør stimuleres til. Disse tiltakene vil gi mer biologisk mangfold i jorda og styrke karbonlagringen. Kunnskap fra driftsformer som økologisk jordbruk vil også være viktig for det videre arbeidet.

Disse medlemmer mener det er viktig at arbeidet med å forbedre klimaregnskapet intensiveres og at karbonlagring i jord bør være et prioritert område å få inn i det offisielle norske klimaregnskapet. Disse medlemmer mener videre det er viktig at den reelle, samlede klimaeffekten synliggjøres. Derfor må

forskningsinnsatsen og innsamling av aktivitetsdata for å dokumentere effekt av ulike tiltak styrkes.

Disse medlemmer mener også det må prioriteres å utrede klimaoptimal forvaltning av beitemark og artsrikt kulturlandskap, med sikte på å identifisere forvaltning og bruk som gir gunstige effekter for både klima, naturmangfold og matproduksjon.

Disse medlemmer viser til at Parisavtalen forplikter Norge til både å redusere norske utslipp og å finansiere klimatilstand i utviklingsland, der halvparten skal gå til tiltak som styrker fattige lands tilpasning til økende klimaendringer. Disse forpliktelsene må reflekteres i Klimameldingen. Fordi dette omfatter bredere tema, mener disse medlemmer det også må legges frem en egen stortingsmelding om Norges klimafinansiering internasjonalt, slik at man får et mer helhetlig bilde av Norges totale klimainnsats. Økt karbonlagring i jord her hjemme og i land som mottar norsk bistand og klimafinansiering, bør sees i sammenheng og følge samme prinsipper. Småskala landbruk i utviklingsland er særlig utsatt for klimaendringer som økt flom og tørke, og ved å øke karbonlagring i matjorden i disse landene vil matproduksjonen bli mer klimarobust.

Disse medlemmer vil også vise til at regjeringen skriver i klimameldinga at de vil legge til rette for økt bruk av norske fôrressurser, inkludert utmarksbeite. Disse medlemmer savner konkrete tiltak på dette.

Disse medlemmer mener vi må øke andelen norskproduserte fôrvarer, og at bruken av dyrket mark og utmarksbeite må økes, og at regjeringen i jordbruksoppjøret må komme tilbake med en virkemiddelpakke for å sikre dette.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det i klimameldingen står at om matsvinnet reduseres og folk spiser mindre rødt kjøtt, så trenger ikke norsk jordbruk å produsere like mye mat. Videre skrives det at dersom en produksjonsomlegging i jordbruket starter med endring i kosthold og matsvinn, blir ikke resultatet økt import. Disse medlemmer viser til at dette vil føre til at importandelen vil øke. Hvis importkvotene ligger fast gjennom våre handelsavtaler, og norsk forbruk og produksjon av storfekjøtt reduseres, så vil importen utgjøre en større del av totalen. Disse medlemmer viser til at vi ikke vil greie å unngå karbonlekkasje med mindre importkvotene på landbruksvarer reduseres. Dette er spesielt aktuelt for forhandlingene med Storbritannia. Disse medlemmer mener at en ny kvote på storfekjøtt fra Storbritannia må medføre at EUs kvote blir redusert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det må legges til rette

for mer produksjon av grønt, korn og potet over hele landet. I 2019 gikk kun 6 pst. av landbrukssubsidiene til produksjon av plantebaserte varer, til tross for at disse kan produseres med lavt klimaavtrykk. Disse medlemmer mener vi må sikre at det blir norske bønder som tjener på et grønnere kosthold, ikke globale matvareaktører som lager ultraprosesserte kjøtterstatninger av billig stivelse, planteoljer og proteinisolater, som importeres til Norge nesten uten tollvern.

Disse medlemmer mener grøntsatsingen må målrettes mot å utnytte arealer i mer marginale områder og slippe nye produsenter til, samt sikre bedre sosial bærekraft. Disse medlemmer mener vi må reverse grepene som ble gjort i 2014 med blant annet fjerning av tak på tilskudd, slik at landbrukspolitikken kan legge til rette for en mer bærekraftig grøntproduksjon.

Disse medlemmer vil peke på en stor utfordring, nemlig at mye av den norske matjorda i dag brukes til å produsere dyrefôr, samtidig som fôrbehovet til kjøttproduksjonen i Norge legger beslag på store landarealer i utlandet. Totalt brukes det årlig om lag 550 000 dekar med utenlandsk jordbruksareal, hovedsakelig i Brasil, til å produsere soya til norske husdyr. Dette tilsvarer om lag 77 000 fotballbaner.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre virkemidler som stimulerer til en mer bærekraftig kjøttproduksjon basert på bruk av lokale ressurser, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

«Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag til støtteordninger for å stimulere til mer grøntproduksjon i Norge i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene med forslag til vridning av støtteordninger fra importerte fôrvarer til økt bruk av utmarksbeite.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke det nasjonale jordvernet, og innføre en nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar mark, og at regjeringen i jordbruksoppjøret må komme tilbake med en virkemiddelpakke for å sikre dette.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forbedre utslippsregnskapet for jordbruket.»

«Stortinget ber regjeringen utrede belønningssystemer for økt karbonlagring på det enkelte gårdsbruk i Norge, for å mobilisere bønder som ønsker å bidra, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan Enovas virkemidler i større grad kan målrettes for å utløse tiltak som reduserer klimagassutslipp og øke karbonopptaket i jordbrukssektoren, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav til tydelig merking av hvor maten er produsert samt det totale miljøavtrykket til matvaren.»

«Stortinget ber regjeringen innføre et mål om at det offentlige skal etterspørre sunn, bærekraftig mat produsert i Norge og på norske ressurser.»

«Stortinget ber regjeringen reversere grepene som ble gjort i 2014 med blant annet fjerning av tak på tilskudd, slik at landbrukspolitikken kan legge til rette for en mer bærekraftig grøntproduksjon i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen redusere importkvotene på landbruksvarer.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at finansiering av klimatilskudd ikke går på bekostning av inntektsvekst hos bonden, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

«Stortinget ber regjeringen utrede virkemidler for å øke karbonbinding i jord og komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

«Stortinget ber regjeringen etablere en tiltakspakke for grønn landbruksteknologi, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at de begrensede jordbruksarealene Norge har til disposisjon skal utnyttes til matproduksjon. Jord som er egnet til det brukes til matvekster. Regjeringen bes rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene 2021.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at råstoff prioriteres til før der det er mulig, og at råstoff som ikke kan brukes til før, blir brukt til energiproduksjon, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en proteinplan etter modell fra Sverige og Frankrike, som staker ut veien til økt produksjon og konsum av planteproteiner i Norge, både direkte til folk og som innsatsfaktor i husdyrholdet.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og innføre obligatorisk, kvalitetssikret merking som gjengir det totale miljøfotavtrykket til en matvare.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre tilskudd for å få folk til å spise mer plantebasert mat, etter modell fra tilskudd til sjømattiltak.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre føringer i produksjons- og detaljstledd som får ned matsvinnet hos forbruker, slik som bedre emballasjeløsninger og mindre forpakninger.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene med forslag til tiltak for å øke andelen norskproduserte forråvarer.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre virkemidler for å redusere bruken av soya og komme tilbake til Stortinget med forslag i forbindelse med statsbudsjettet.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en kommisjon for kosthold og jordbruk. Kommisjonen skal utrede hvordan norsk jordbruk kan hjelpes til en positiv omstilling i takt med at kjøttforbruket går ned, og hvordan norsk selvforsyning kan sikres ved at vår egen produksjon gis ønsket konkurransevne sammenlignet med importerte plantebaserte råvarer.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at jordbrukssektorens innsats er avgjørende for å nå klimamålene, og at det er avgjørende for jordbruket at verden lykkes med å hindre en eskalerende klimakrise. Primærnæringene merker klimaendringene og andre store miljøproblemer, som for eksempel mer ekstremvær og tap av pollinerende insekter, i større grad enn de fleste andre. Klimaendringer vil føre til mer uforutsigbar og redusert matproduksjon, både i Norge og internasjonalt. Derfor er det enda mer avgjørende nå enn før å opprettholde en høyest mulig selvforsyningsevne og å ha jordbruk over hele landet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at jordbrukssektoren allerede gjør mye godt klimaarbeid. I motsetning til for eksempel olje- og gassnæringen og transportsektoren, har jordbruket redusert sine klimagassutslipp siden 1990.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det er fornuftig å legge klimaavtalen mellom regjeringen og jordbruket til grunn for regjeringens klimaplan.

2.31 Støtte til klimatiltak i jordbruket

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, stiller seg kritiske til regjeringens premisser om at klimatiltak i jordbruket ikke skal føre til økte subsidier. Det innebærer i praksis at man blir tvunget til å velge mel-

lom klimatiltak og andre tiltak i jordbruket, som for eksempel støtte til små og mellomstore bruk, dyrevelferdsiltak, bondens inntektsutvikling og et landbruk over hele landet.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om økt støtte til klimatiltak i jordbruket, både i og utenfor jordbruksoppjøret.»

2.32 Bedre rapportering på klimatiltak i jordbruket

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det offisielle utslippsregnskapet for jordbruket ikke fanger opp alle klimatiltak som gjennomføres. Økt karbonlagring i jord og endret førsammensetning for å redusere metanutslipp er eksempler på tiltak som ikke registreres i det offisielle regnskapet.

Disse medlemmer er bekymret for at manglende mulighet for bokføring vil føre til at en rekke effektive klimatiltak i jordbrukssektoren ikke vil bli prioritert.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en årlig rapport for Stortinget om tiltak for utslippskutt i jordbrukssektoren, som inkluderer tiltak som ikke fanges opp av det offisielle utslippsregnskapet.»

2.33 Kostholdsendringer

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at Klimakur 2030 konkluderte med at å redusere kjøttforbruket til det nivået kostholdsrådene anbefaler for de delene av befolkningen som spiser mer rødt og bearbeidet kjøtt enn anbefalt, kan redusere utslippene med til sammen 2,89 millioner tonn CO₂-ekvivalenter fram mot 2030. Beregningen gjelder reduserte utslipp fra produksjon i Norge. I tillegg kommer reduserte indirekte utslipp fra redusert etterspørsel etter importert kjøtt. Det gjør kostholdstiltaket til det mest effektive enkelttiltaket i ikke-kvotepliktig sektor blant tiltakene som ble utredet i Klimakur 2030. Tiltaket vil også innebære bedre folkehelse, og dermed reduserte samfunns-kostnader som følge av flere gode leveår og reduserte helseutgifter.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen, på tross av at kostholdstiltaket kan føre til store utslippskutt, velger å overse den beregnede, tallfestede effekten av redusert kjøttforbruk i sin klimaplan. Tiltaket er omtalt, men klimaplanen inneholder knapt noen konkrete forslag til hvordan myndighetene kan bidra til at nord-

menn velger å endre kosthold i tråd med kostholdsrådene.

Klimakur 2030 advarte om at kostholdstiltaket kan få konsekvenser for distriktsjordbruket. Disse medlemmer deler den bekymringen. Premisset i Klimakur 2030, og premisset i andre rapporter som har kommet til samme konklusjon, er imidlertid at dagens jordbrukspolitikk videreføres uten større endringer. Disse medlemmer mener det er åpenbart at redusert kjøttforbruk både gir muligheter, og må få konsekvenser, for jordbrukspolitikken og tilskuddene som fordeles over jordbruksavtalen. Det må lønne seg å dyrke korn og grønt på den beste matjorda, og det må lønne seg med grovførbasert husdyrhold i områder der klima, topografi og jordsmonn ikke er egnet for å dyrke matplanter. Ikke alle områder av Norge egner seg til store bruk med store volum. Et viktig tiltak for å sikre selvforsyning og et robust jordbruk er å sikre lønnsomhet også for de små og mellomstore brukene.

Disse medlemmer understreker at jordbrukets miljø- og samfunnspåvirkning handler om mer enn klima. Opprettholdelse av biomangfold og kulturlandskap, lite bruk av antibiotika og sprøytemidler, og utnyttelse av lokale fôrressurser som mennesker ikke kan utnytte direkte, er blant de de positive bidragene som vi må holde på i norsk jordbruk. I tillegg har jordbruket også bærekraftsutfordringer som handler om andre ting enn klima, som arealbeslag, avrenning til vassdrag, tap av biologisk mangfold ved nydyrking og press på dyrevelferden i industrielt dyrehold.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til tiltak for å redusere forbruket av rødt og bearbeidet kjøtt til det nivået kostholdsrådene anbefaler.»

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at kjøttforbruket reduseres til det nivået kostholdsrådene anbefaler, og innrette jordbrukspolitikken på en måte som styrker distriktslandbruket samt sikrer reduserte klimagassutslipp, god ressursbruk og ivaretagelse av biomangfold, og komme tilbake til Stortinget med et forslag i forbindelse med behandlingen av jordbruksavtalen for 2021–2022.»

2.34 Matsvinn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at Norge har sluttet seg til FNs bærekraftsmål, inkludert målet om å halvere matsvinnet i Norge innen 2030. Klimakur slår fast at en halvering av matsvinnet er et svært effektivt klimatiltak.

Disse medlemmer viser til at matbransjen og myndighetene har signert en bransjeavtale om redusert

matsvinn. Disse medlemmer mener det gjøres et godt arbeid for å redusere matsvinn hos de fleste aktørene som har signert bransjeavtalen. Problemet er at mange aktører ikke er med på avtalen, samt at konkurranselovverket setter grenser for hvor tett aktører kan samarbeide for å kutte de vanskelige prosentene av matsvinnet.

Disse medlemmer viser til at Stortinget har bedt regjeringen legge fram en matkastelov, som i større grad enn en bransjeavtale kan forplikte flere aktører i matbransjen til å redusere matsvinnet og sette like krav om hvordan dette skal skje.

Disse medlemmer viser til at Miljødirektoratet skriver i Klimakur 2030 at deltakelse fra flere aktører i alle ledd av verdikjeden er viktig for at målene i bransjeavtalen om redusert matsvinn skal oppnås. Disse medlemmer mener at en lov som har som formål å forebygge og redusere matsvinn, er et virkemiddel som kan sikre deltakelse fra flere aktører i alle ledd, og imøteser regjeringens oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak om å legge fram et forslag til en matkastelov.

Disse medlemmer er svært overrasket over at matkasteloven, som altså Stortinget har bedt om og som regjeringen skal legge fram, ikke er nevnt i regjeringens klimaplan.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at matkasteloven som regjeringen utarbeider forplikter hele verdikjeden til å forebygge matsvinn, og at deltagelse i bransjeavtalen for matsvinn gjøres obligatorisk for alle relevante deler av bransjen.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at regjeringen har brukt svært lang tid på denne lovprosessen. Vedtaket om å utrede en matkastelov ble gjort i Innst. 108 S (2016–2017), jf. Dokument 8:9 S (2016–2017). Vedtaket om å fremme forslag til en matkastelov ble gjort i Innst. 127 S (2017–2018), jf. Meld. St. 45 (2016–2017). Tre år senere har regjeringen ennå ikke fremmet noe lovforslag.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram et forslag til matkastelov i løpet av vårsesjonen 2021.»

2.35 Skog og arealbruk

Komiteen viser til at vi må ta vare på og forvalte skog og grønne områder på en bærekraftig måte. Skogen og andre grønne arealer spiller en viktig rolle når vi skal løse klimaproblemet. Skogen tar opp CO₂ og lagrer karbon i levende biomasse og jordsmonn. Nedbygging av

skog, myr og jordbruksareal gir på den andre siden betydelige utslipp av klimagasser. I meldingen legger regjeringen frem en plan for å øke CO₂-opptaket i skog og ta vare på karbonlageret i jordsmonnet i skog, jordbruksareal og andre grønne areal. Dette vil være viktige bidrag for å nå klimamålene i 2030, men også for å nå de langsiktige klimamålene.

Komiteen viser til at forpliktelsen for skog- og arealbrukssektoren i klimaavtalen med EU er at samlet utslipp ikke skal være større enn samlet opptak i sektoren over perioden 2021–2030, med bruk av regnereglerne i EU-regelverket (ofte kalt «nettonull-forpliktelsen»). Dagens beregninger viser at Norge ligger an til å få et netto utslipp på 18 millioner tonn CO₂-ekvivalenter over perioden om en regner inn den såkalte kompensasjonsmekanismen for forvaltet skog som EU-regelverket inneholder. Uten denne kompensasjonsmekanismen ligger Norge an til å få et beregnet utslipp på om lag 27 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til den viktige rollen norsk skognæring har for verdiskaping, samtidig som den er viktig i klimapolitikken. Disse medlemmer mener at vi må ta vare på og forvalte skog og grønne områder på en måte som får tatt i bruk skogens verdier på en bærekraftig måte. I klimapolitikken kan skogen bidra både ved at bruk av fornybart råstoff fra skogen kan erstatte bruk av fossile ressurser og klimabelastende materialer, og gjennom sin evne til å ta opp og lagre CO₂. I Klimaplanen legger regjeringen fram en plan for å øke CO₂-opptaket i skog, samtidig som man tar vare på eller øker det store karbonlageret i skog og andre areal. Tiltakene i skog er viktige for å nå klimamålene for 2030, men i enda større grad for å nå langsiktige klimamål.

Norges forsterkede klimamål er at utslippene skal reduseres med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent sammenlignet med 1990. Det inkluderer ikke CO₂-opptak fra skog- og arealbruk i referanseåret 1990, og det fastsetter bidraget fra CO₂-opptak i målåret 2030 til null. Norge vil i rapportering på måloppnåelse under Parisavtalen telle med effekten av nye tiltak, det vil si mer opptak av CO₂ i skog eller økte utslipp.

Disse medlemmer merker seg at EU i desember 2020 meldte inn sitt forsterkede klimamål for 2030 under Parisavtalen, om å redusere netto utslipp med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990. EU har innrettet sitt nye klimamål for 2030 som et mål der alle utslipp og alt CO₂-opptak, inkludert skog og andre arealer, blir regnet inn i referanseåret (1990) og målåret 2030. Beregninger fra EU-kommisjonen viser at EU ligger an til å måtte kutte utslippene utenom skog- og arealbrukssektoren med mellom 52 og 53 prosent innen 2030 med det målet EU nå har vedtatt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti påpeker at for Norge ville et mål identisk med EU, om å redusere nettoutslipp med minst 55 prosent, bety en faktisk svekkelse av Norges innmeldte mål under Parisavtalen. Dette er fordi forholdet mellom CO₂-opptaket i norsk skog og andre areal og de totale norske utslippene, er mye større enn tilsvarende forhold i EU. I Norge er dessuten CO₂-opptaket økende sammenlignet med 1990, mens det i EU er noe nedadgående. Et norsk mål om å redusere nettoutslipp med minst 55 prosent i 2030 ville sannsynligvis innebære at Norge bare måtte kutte utslipp utenom skog- og arealbruk med rundt 25 prosent. Med andre ord ville det være et langt lavere ambisjonsnivå enn Norges klimamål under Parisavtalen om å redusere utslippene med minst 50 og opp mot 55 prosent. Disse medlemmer mener det ville vært et brudd på Parisavtalens prinsipper om høyest mulig ambisjon og progresjon. Parisavtalen åpner ikke for at land kan melde inn nye mål som er mindre ambisiøse enn det forrige, og Norge kan derfor ikke vedta et identisk klimamål for 2030 som legger til grunn den samme regnemåten som EU gjør i sitt overordnede klimamål.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til den offentlige debatten, der det blant annet har blitt påstått at med EUs nye mål og regneregler i det overordnede EU-målet kan Sverige og Finland nå regne skogopptak på en måte som gjør at de kan gjennomføre mindre utslippskutt i ikke-kvotepiktig sektor, og at man derfor risikerer å svekke norsk konkurransekraft. Disse medlemmer viser til at Sverige og Finland følger det samme skogregelverket som Norge (bokføringsregelverket for skog- og arealbruk) som er en del av EUs klimarammeverk. Det er EUs klimarammeverk som skal sikre at EU når det overordnede klimamålet. Disse medlemmer ønsker å understreke at regjeringen ikke er villig til å svekke Norges klimamål. Disse medlemmer er glade for at regjeringen velger å faktisk kutte utslippene, ikke bruke en annen regnemetode for skog- og arealsektoren slik at Norge kan komme unna med å kutte mindre utslipp.

Disse medlemmer viser til at regjeringen satser på skog. Siden 2013 har regjeringen bevilget over 1,3 mrd. kroner til skogsveier og 26 tømmerkaier. Dette er avgjørende for å få tømmeret fra skogen og ut til industrien og markedet. I 2019 ble det hogd mer norsk skog enn noen gang de siste 100 årene, og det ble også plantet ut 92 prosent flere skogplanter enn tidligere. Videre viser disse medlemmer til at regjeringen siden 2016 har gitt tilskudd til viktige klimatiltak i skogen. Dette inkluderer tettere planting etter hogst, skogplanteforedling som gir trær som tar opp mer karbon, og gjødsling

av skog som snart er moden for hogst. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen skal innføre krav om minstealder for hogst i lov og forskrift, og det skal vurderes mulige tiltak som ungskogpleie og rotråtebehandling som vil bidra til bedre tømmer og friskere skog med mulighet for høyere CO₂-opptak.

Disse medlemmer viser til at regjeringen fører en aktiv skogpolitikk. Aktiv og bærekraftig skogbruk er helt avgjørende i det grønne skiftet. Det satses på infrastrukturtiltak for skogbruket, og det er lagt fram en egen bioøkonomistrategi og en skogstrategi. Disse medlemmer viser også til at regjeringen har økt tilskuddene til klimatiltak i skog for å enda bedre utnytte skogens klimapotensial som karbonlager og ressurskilde i det grønne skiftet. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen også bidrar til å bevare internasjonal skog gjennom rekordhøye bevilgninger til ivaretagelse av tropisk regnskog over hele verden. Innsatsen i Brasil alene har gitt utslippsreduksjoner tilsvarende 70 ganger Norges årlige utslipp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at skogen, og økt produksjon og verdiskaping basert på skogens ressurser, er en del av løsningen på globale utslipps- og ressursutfordringer, samtidig som det gir fastlandsindustrien vår nye ben å stå på. Disse medlemmer mener derfor det er positivt at det i meldingen legges opp til økt skogproduksjon og økt bruk av produktene fra skogen. En mer offensiv politikk for større norsk produksjon og forsterket skogindustri er god næringspolitikk, god distriktspolitikk og god klimapolitikk.

Disse medlemmer viser til at den norske skogen binder i dag CO₂ tilsvarende 50 prosent av de årlige norske klimautslippene. Ifølge meldingen er det potensial for økt årlig opptak på mellom 6,5–8 millioner tonn CO₂ frem mot 2100. Tømmer kan bidra til forlenget karbonlagring i bygg. Bruk av biomasse fra skogen, som byggematerialer eller råstoff, kan bidra til redusert bruk av fossilbaserte produkter. Det finnes ikke nullutslipps-skogsmaskiner i dag, men biodrivstoff er et godt alternativ i en overgangsfase. Restavfall fra skogsdrift bør prioriteres til industriproduksjon som gir flest mulig arbeidsplasser, høyest mulig verdiskaping og størst karbonbinding.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil også peke på at Norge trenger industrielt anlegg for gjenvinning av tre. Dette kan skape ny næring og sikre flere arbeidsplasser gjennom helt eller delvis gjenbruk av trevirke som kommer i retur, i stedet for brenning. Disse medlemmer viser til at et slikt anlegg vil øke den samlede karbonbindingen, redusere utslipp og sikre mer råstoff til

industrien. Anlegget skal rense trevirket så rent at vi får industriell kvalitet tilbake. Det vil si at anlegget renser så rent at råstoffet blir fritt for rester av spiker, grus eller annen forurensning som skader avanserte maskiner i industrien eller forringer kvaliteten på moderne trebaserte produkter.

I tillegg til at landbruket er en viktig matprodusent, er bonden også grunneier og forvalter store arealer. I denne sammenheng viser disse medlemmer til meldingen, Meld. St. 11 (2016–2017):

«Landbrukspolitikken har fire overordnede mål: matsikkerhet, landbruk over hele landet, økt verdiskaping og bærekraftig landbruk med lavere utslipp av klimagasser.»

I lys av landbrukspolitikken mål, mener disse medlemmer det er avgjørende at også bondens kompetanse og kunnskap styrkes for at de også skal kunne bidra til å lagre karbon i jordsmonn, motvirker tap av biologisk mangfold samtidig som det produseres mat.

I klimameldingen omtales behovet for et bredere perspektiv på bonden, og disse medlemmer viser til:

«Det er svært viktig at ein ser på heilskapen når ein skal vidareutvikle verkemiddel som skal bidra til reduserte klimagassutslepp frå jordbrukssektoren. Politikken skal utviklast slik at han best tek hand om og balanserer omsyna til dei landbrukspolitiske måla i heilskap, inkludert klima og miljø, matforsyning, berekraft, naturressursgrunnlaget og helse.»

Disse medlemmer mener at det i jordbruksforhandlingene også bør vektlegges at bonden både er arealforvalter og matprodusent, slik at bonden blir tilført tilstrekkelig med ressurser til også å ivareta biologisk mangfold og naturlig karbonlagring i tillegg til matproduksjon.

Disse medlemmer viser videre til at en satsing på grønn landbruksteknologi vil være viktig for å nå klimamålene, og merker seg at det også vil gi muligheter for eksport. Disse medlemmer merker seg at landbruket i liten grad kan ta i bruk næringspolitiske virkemidler under Enova, og mener dette må vurderes nærmere.

Disse medlemmer viser til klimameldingen hvor det omtales behovet for et bredere perspektiv på bonden; sitat:

«Det er svært viktig at ein ser på heilskapen når ein skal vidareutvikle verkemiddel som skal bidra til reduserte klimagassutslepp frå jordbrukssektoren. Politikken skal utviklast slik at han best tek hand om og balanserer omsyna til dei landbrukspolitiske måla i heilskap, inkludert klima og miljø, matforsyning, berekraft, naturressursgrunnlaget og helse.»

Og at det videre står:

«Tiltaka og verkemidla for å følgje opp klimaarbeidet skal vi vurdere i dei årlege jordbruksforhandlingane. Klimatiltak i jordbruket skal ikkje medføre auka subsidiar.»

Disse medlemmer mener at det må legges til rette med virkemidler som følger opp landbrukets klimaavtale. Finansiering av klimatiltak skal ikke legges til jordbruksoppgjøret alene. Disse medlemmer mener det må opprettes et klimafond for landbruket, og ber regjeringen legge fram forslag til dette samtidig som oppfølgingen vurderes i de årlige jordbruksoppgjørene, der staten må bidra gjennom de årlige budsjettene. Disse medlemmer mener Enova også bør stilles til disposisjon for bonden og landbruket, for eksempel til omstilling og tiltak innen bygg som energieffektivisering og til maskiner for utfasing av fossilt drivstoff og produksjon av biogass. Det må også stimuleres til virkemidler som øker naturlig karbonlagring og tar vare på biologisk mangfold uten at bondens økonomi svekkes, herunder utarbeides et belønningssystem som gjør det lønnsomt for bønder og skogeiere med aktiv drift som øker den naturlige karbonlagringen i jordsmonnet i tråd med landbrukets klimaavtale.

Disse medlemmer ser det som viktig å satse på naturbaserte løsninger på klimakrisen, blant annet bevare og forbedre naturlige karbonfangere og karbonlagre som myrer og våtmarker, reetablere taeskog og stimulere til beste praksis i skogbruket. Disse medlemmer mener det må sikres mekanismer som gjør at utbyggere som bygger ned skog, jord eller annen natur, skal kompensere for det ved å restaurere natur andre steder gjennom et såkalt naturbidrag.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge Landbrukets klimaplan til grunn for klimaarbeidet i sektoren.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et klimafond for landbruket etter modell fra skogbruket med utsatt skatt.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at tiltak i landbrukssektoren som bidrar til energieffektivisering og redusert utslipp i bygg og landbruksmaskiner skal få støtte over Enova.»

«Stortinget ber regjeringen sikre bedre bærekraft i landbruket gjennom økt tilskudd til bruk av utmarksbeite, setring, klimatilpasning og investering i jord.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp og utarbeide en matkastelov i tråd med Stortingets vedtak fra 2018, som sikrer at butikker og restauranter ikke kaster spisbar mat.»

«Stortinget ber regjeringen etablere et utviklingsprogram for trebygg og klimavennlig fornying av bygg.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for et anlegg for gjenvinning av brukt tremateriale fra bygg, som sikrer at materialet kan brukes til nye industriprodukter for å øke sysselsettingen og verdiskapingen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre gode ordninger for industrielle lån, tilskudd og risikoavlastning innen bioøkonomi.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for skogkulturtiltak for å sikre fornying, karbonbinding og et fremtidig ressursgrunnlag for industrien og utarbeide et belønningssystem som gjør det lønnsomt for bønder og skogeiere å drive slik at den naturlige karbonlagringen i jordsmonnet øker.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at offentlig innkjøp, herunder Statsbygg, styrker etterspørselen etter produkter basert på norsk skog.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil fremholde at skogen har en viktig rolle i norsk klimapolitikk, som også regjeringen slår fast i sin klimamelding. Skogen leverer karbonbinding direkte gjennom vekst, trevirke som erstatter andre byggematerialer som har større klimaavtrykk, og biomasse til produksjon av drivstoff med lave utslipp. Disse medlemmer viser til at skogforvaltning har positiv effekt på klima, særlig på lang sikt. Forvaltning av skog er derfor for disse medlemmer et viktig virkemiddel også i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Skognærin-

gen er en viktig industri for Norge, og disse medlemmer er opptatt av at norske industribedrifter får like konkurransevilkår som sine europeiske konkurrenter.

Et prinsipp i skogforvaltningen i dag er frihet under ansvar og fravær av detaljstyring. Det er ønskelig for disse medlemmer å skape en robust skog som tåler endringer i klima, og økt kunnskap vil være vesentlig for at skogen skal være en best mulig ressurs. Omstillingen i samfunnet krever økt produksjon av fornybare råvarer som skog. Disse medlemmer mener derfor vi må stimulere skogproduksjonen og ikke forbigå nytten av den. Verdikjeden skogen er en av få næringer som bidrar til sysselsetting og verdiskapning i DistriktsNorge. Dette mener disse medlemmer også er et viktig perspektiv.

Europeiske land har, etter at EU oppjusterte sine klimamål i desember 2020, endret sin måte å regne sine utslipp på. De kan nå telle utslippskutt fra egen skog. Norge som derimot oppjusterte sine mål i februar i 2020, vil ifølge regjeringen ikke telle med opptak fra egen skog når utslipp skal kuttes frem mot 2030. Dette mener disse medlemmer i så fall vil bryte fundamentalt med prinsippet om felles gjennomføring av klimautslipp med Europa.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen føre en offensiv skogbrukspolitikk der man benytter skog fullt ut for å oppnå Norges forpliktelser om klimagassutslipp.»

Disse medlemmer viser til at for jordbruket foreslår regjeringen ingen konkrete nye tiltak utover klimakuttene som ligger i avtalen mellom jordbruket og regjeringen. Klimaavtalen for jordbruket ble inngått i 2019 og forplikter partene til å arbeide for utslippskutt og økt opptak av CO₂ tilsvarende 5 millioner tonn for perioden 2021–2030. Dette mener disse medlemmer er fornuftig. Likevel ser det etter disse medlemmers syn ut som om regjeringen forsøker å snevre inn tolkningsrommet av avtalen og legge dette utelukkende til regjeringen. Disse medlemmer minner om at avtalen mellom jordbruket og regjeringen er en frivillig avtale som er inngått mellom partene. Disse medlemmer understreker derfor at det er en klar forventning om at jordbruket som forhandlingspart i jordbruksoppgjørene har reell mulighet til direkte påvirkning, og at regjeringen ikke kan iverksette tiltak utover det som er omtalt i klimaavtalen uten at dette skjer gjennom et forhandlingsresultat i jordbruksoppgjørene. Uten at dette vilkåret er innfridd mener disse medlemmer at avtalen mellom partene skal tolkes som en ytre ramme for tiltak som kan gjennomføres for jordbruket.

Disse medlemmer forutsetter at utslippsregnskapet for jordbruket vil forbedres gjennom perioden

mot 2030. Eksisterende klimaløsninger i jordbruket med klimaeffekt som er vitenskapelig dokumenterbar, men ikke ferdig utviklet bokføringsmetodikk per dags dato, må kunne inngå i myndighetenes arbeid med å innfri Norges klimaforpliktelse. Eksempler på slike tiltak er karbonlagring i matjord med bruk av biokull og fangvekster, bedre graskvalitet og bruk av tilsetningsstoffer i husdyrfôr.

I klimaplanen legges det til grunn at en betydelig andel klimagassutslipp skal kuttes gjennom å redusere forbruket og produksjonen av rødt kjøtt. Endringene i kosthold som klimaplanen legger opp til vil føre til redusert utnyttelse av jordbruksareal, redusert sysselsetting, økt grensehandel, karbonlekkasje og økt import. Disse medlemmer mener dette samlet sett svekker konkurransevnen til norsk matproduksjon. Disse medlemmer mener tiltakene for å redusere utslipp må ha som målsetting å redusere utslippet per enhet, ikke kutt gjennom å redusere norsk matproduksjon.

Disse medlemmer viser videre til et aktivt grep fra Fremskrittspartiet i perioden 2013–2019 for å styrke grunnlaget for husdyrproduksjonen i Norge. Både småfehold og storfeproduksjonen vokste i Norge i denne perioden basert på et ønske om å bruke norske utmarksarealer til økt matproduksjon. Disse medlemmer viser videre til en rekke forslag som skal bidra til dette i Meld. St.11 (2016–2017), og mener regjeringen fremfor å svekke grunnlaget for norsk matproduksjon bør følge opp forslagene i denne meldingen.

Disse medlemmer viser videre til at det sporadisk har vært luftet forslag om å innføre en klimaavgift på norsk kjøttproduksjon av hensyn til klimaet. Disse medlemmer mener et slikt forslag er direkte skadelig for evnen til å produsere mat i Norge, og vil derfor aktivt få vedtatt at dette er en uaktuell politikk for landet.

Disse medlemmer støtter tiltak for å halvere matsvinn innen 2030.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at vitenskapelig dokumenterbar effekt som bidrar til å redusere utslipp av klimagasser eller øke opptak av karbon i jord skal synliggjøres i regjeringens årlige rapportering til Stortinget.»

«Stortinget ber regjeringen om ikke å redusere innhold av rødt kjøtt fra offentlig innkjøp av mat og serveringstilbud.»

«Stortinget ber regjeringen slå fast at økt skattelegging av norsk kjøttproduksjon ikke skal gjennomføres som en del av klimapolitikken.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at tiltak med tilstrekkelig dokumenterbar effekt inngår i utslipps-

regnskapet i dag og dermed også i klimalovrapporteringen. Disse medlemmer viser til ønsket om å inkludere tiltak med vitenskapelig dokumenterbar effekt som bidrar til å redusere utslipp eller øke opptak av karbon i jord skal synliggjøres, og ber regjeringen sammenstille og gjøre dette på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at skogen er en viktig del av klimaløsningen, og at Norge som et stort skogland har ansvar for å øke karbonopptaket gjennom et aktivt skogbruk. Disse medlemmer viser til at skogens betydning og muligheter er tydeliggjort og understreket av FN en rekke ganger og at alle scenarioer fra FNs klimapanel innebærer en betydelig økt hogst og bruk av biomasse globalt. Scenariene som er i tråd med 2-gradersmålet innebærer en 6-dobling av bruken av bioenergi.

Til tross for den enorme muligheten som ligger i å bruke skogen i klimaarbeidet, foreligger det slik disse medlemmer ser det ingen plan og ingen kraftfulle tiltak fra regjeringen for å gjennomføre dette. Regjeringens fokus har tvert imot vært å verne stadig flere store skogområder.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet en rekke ganger har foreslått at det lages en handlingsplan for skogen som en del av klimaløsningen. Skog i vekst tar opp karbon. Avvirket biomasse fra skogen kan brukes til å kutte utslipp i andre sektorer gjennom å forsyne markedet med fornybart materiale som kan erstatte mer utslippsintensive materialer og fornybar energi-produksjon. Derfor må det hogges og plantes mer skog, det må også plantes skog på nye arealer. Disse medlemmer mener at en slik plan også må inneholde en strategi for hvordan råstoff fra skogen kan bidra til å kutte utslipp i andre sektorer i samfunnet og legge grunnlag for økt aktivitet og etablering av flere arbeidsplasser i Norge.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet mener EUs regelverk for skog er tuftet på feil utgangspunkt, der hele handlingsrommet for økt hogst framover i tid defineres av hvor stor avvirkningen har vært historisk. Hele grunnregelen i systemet, som er basert på at økt uttak av fornybart råstoff, er uheldig, og Norge som samarbeidspartner i avtalen, må kompensere med andre utslippskutt dersom avvirkningen økes. Denne grunnregelen strider etter disse medlemmers syn direkte mot intensjonen i både sirkulærøkonomien og overgangen til bioøkonomi, som begge forutsetter at stadig mer av forbruket vris fra fossile og ikke-fornybare ressurser til mer bærekraftige og fornybare løsninger. Disse medlemmer er kjent med at Norge fikk en kompensasjonsordning som muliggjør økt uttak av skog opp til et visst nivå etter forhandlinger med EU. Videre er det også kjent at EUs regelverk igjen er i endring. Disse medlemmer mener at Norge ikke kan tilsluttes et

regelverk som vanskeliggjør bærekraftig bruk av naturressursene i Norge, og forutsetter at regjeringen aktivt jobber for at de nye reglene i EU ikke vil være i strid med norske mål om mer bruk av fornybare ressurser og ikke svekker norsk skogindustriens muligheter for vekst og utvikling.

Disse medlemmer viser til at regjeringen legger til grunn EUs definisjoner om netto nullutslipp fra areal og skogsektoren (LULUCF) i arbeidet med Norges klimamål. Dette innebærer at utslippene fra disse sektorene ikke skal være større enn utslippene. Disse medlemmer viser videre til at EUs netto-null-definisjon imidlertid bygger på en rekke ulike regelsett, med ulike beregningsmåter og ulike tidsintervaller, blant annet med en referansebane for skog basert på historisk avvirkning. Denne beregningsmetoden gir Norge et beregnet utslipp fra skog- og arealsektoren på 2,7 millioner tonn CO₂ pr år, til tross for at de faktiske forholdene er et stort opptak av karbon i norsk skog, tilsvarende nesten halvparten av de norske klimagassutslippene. Disse medlemmer vil påpeke at EUs måte å definere netto null på ikke sammenfaller med måten FN bruker begrepet. Disse medlemmer viser til at slik FN bruker begrepet oppnås netto nullutslipp når det er balanse mellom klimagassutslippene og opptaket av klimagasser. Parisavtalen slår fast at vi må oppnå denne balansen i andre halvpart av vårt århundre. I spesialrapporten om 1,5-gradersmålet viser FNs klimapanel til at dette bør skje nærmere 2050.

Disse medlemmer antar at regjeringen vil legge fram et forslag til nytt klimamål for Norge. Disse medlemmer vil påpeke at når målsettingen er klar på at vi må finne balanse mellom to faktorer; utslipp og opptak, er det lite hensiktsmessig å ha et mål som bare inkluderer den ene delen av arbeidsoppgaven. Det kan, slik disse medlemmer ser det, føre til at for lite fokus blir rettet mot arbeidet med å oppnå et størst mulig langsiktig opptak av karbon i skog- og arealsektoren, og at man dermed går glipp av betydelige bidrag skogen kan gi i klimaarbeidet i framtiden. Disse medlemmer mener at arbeidet med nye klimamål må utformes slik at utslipp og opptak fra skog inkluderes på en måte som tydeliggjør skogens betydning og gjør at vi som samfunn tar ansvar for en langsiktig optimal forvaltning av skogen som en del av hele samfunnets klimaarbeid.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen i klimameldingen foreslår å lovfeste minstealder for hogst. Disse medlemmer er enig i at det er viktig å unngå hogst av ung, veksterlig skog, men vil understreke at det i 2016 ble innført krav i Norsk PEFC standard for å unngå dette. Disse medlemmer mener at det er viktig å vurdere resultatene og erfaringene med sertifiseringskravet før en eventuell lovfesting. I tillegg mener disse medlemmer det er klokt å se på de muligheter som ligger i sertifiseringssystemet for kontinuerlig for-

bedring. Disse medlemmer vil peke på at vurderingene knyttet til hogsttidspunkt og praktisering av unnaksbestemmelsene er krevende, og at praksis på dette området blir fulgt nøye opp gjennom intern kontroll, interne og eksterne revisjoner, samtidig som kalibrering og avviksbehandling skal sikre kontinuerlig forbedring. Disse medlemmer kan vanskelig se at en lovfesting vil gi konkret gevinst når kravet allerede ligger i sertifiseringen og praktisk talt hele det norske skogbruket er sertifisert. Disse medlemmer mener at regjeringen bruker ressurser i feil ende av politikken på dette området, og at en plan med konkrete virkemidler ville vært et bedre verktøy for skog og klima.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for hvordan skogen i større grad kan brukes i klimasammenheng, og presentere tiltak for kraftig økning av det langsiktige opptaket av karbon på norske skogarealer, skogplanting på nye arealer og hvordan råstoff fra skogen kan bidra til å kutte klimautslipp i andre sektorer. Planen må innebære en utredning av hvilke verdiskapingstiltak og konkrete klimatiltak som gjør at skogen utnyttes optimalt for å nå våre langsiktige klimamål, og hvordan disse kan settes i verk.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre tilskudd for uttak av hogstavfall som stimulans til produksjon av biodiesel og bioenergi.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en tilskuddsordning for planting av skog i klimasammenheng, for å øke skogens CO₂-opptak.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige grep slik at norsk tre som byggemateriale blir prioritert i alle offentlige byggeprosjekter der det er mulig, både ved nybygg og renovering.»

2.36 Naturbaserte klimatiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De

Grønne, understreker at natur og klima henger nært sammen. Bruken av naturen påvirker klimaet, samtidig som klimaendringene påvirker naturen. Vi mennesker har aldri påvirket naturen så mye som vi gjør nå, og klimaendringene forsterker belastningen. Kombinasjonen av klimaendringer og tapet av natur og økosystem setter evnen vår til å brødfø en voksende global befolkning i fare. Det er i stor grad de samme driverne som fører til klimaendringer og ødeleggelse av naturen. Derfor mener flertallet at klimapolitikken og naturmangfoldpolitikken må gå hånd i hånd.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen ønsker å bevare mer natur gjennom å forhindre nedbygging av karbonholdige arealer. For å ta vare på arealer, legger Klimaplanen til rette for at byer og tettsteder blir fortettet fremfor å vokse seg utover. Utbygging skal skje på en måte som tar hensyn til behovet for grønne arealer, og som medvirker til trivsel og levende byer og lokalsamfunn.

Disse medlemmer viser til at Klimaplanen bidrar til å legge rammene for en effektiv arealforvaltning som balanserer ulike interesser knyttet til matproduksjon, infrastruktur, klima, naturmangfold, kulturmiljø, næring og økosystemer. Disse medlemmer viser også til at regjeringen vil fortsette innsatsen med å restaurere myr, våtmark og andre karbonrike arealer der det er mulig, og har utviklet flere løsninger som er bra for både klimaet og naturmangfoldet.

Disse medlemmer merker seg at Norge har gjort store fremskritt i forvaltningen av norske havområder med helhetlige forvaltningsplaner, og viser til Granavolden-plattformen hvor ambisjonen er at det skal utvikles konsepter for helhetlige forvaltningsplaner også for natur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at FNs klimapanel og Det internasjonale Naturpanelet har beregnet at naturbaserte klimatiltak utgjør en betydelig del av løsningen på klimautfordringen, og at økt karbonlagring i matjord er et viktig tiltak.

Disse medlemmer viser til at disse rapportene vektlegger at økt naturlig karbonlagring i matjord både vil styrke jordas fruktbarhet og verdens matsikkerhet, gjøre jordbruket bedre rustet til å møte et klima i endring og bidra til redusert global oppvarming.

Disse medlemmer viser til at i verden sett under ett, bindes over halvparten av menneskeskapte klimautslipp opp i naturen hvert år. Norge har mer enn dobbelt så store naturlige karbonlagre som gjennomsnittet av verdens landområder (jf. NINA 2020). Disse medlemmer mener derfor at bevaring og restaurering

ring av karbonrike økosystemer er en forutsetning for å bevare og styrke naturens evne til å ta opp og lagre karbon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at regjeringen har varslet at de vil følge opp Stortingets vedtak om å redusere nedbygging av myr, jf. Innst. 228 L (2018–2019), og har merket seg at det vil bli utarbeidet en konkret strategi for å hindre nedbygging av myr. Disse medlemmer imøteser at en slik strategi som vil bidra til å hindre bygging på myr innen utgangen av 2021, med nødvendige juridiske begrensninger, for å hindre nedbygging av myr.

Disse medlemmer understreker at slike naturbaserte løsninger vil kunne bidra mye til å begrense global oppvarming til 1,5–2 grader C, men at dette må komme i tillegg til, og ikke til erstatning for kutt i utslippet av klimagasser.

Disse medlemmer vil understreke at feks. i skog ligger 80 prosent av karbonet i jordsmonnet, men tiltakene i meldingen inkluderer ikke bevaring av disse lagrene. Ulike driftsformer i skogen påvirker jordsmonnets evne til å binde karbon ulikt. Når klimatiltak i skog ikke inkluderer effekten på karbonopptak og -lager i jorda, risikerer de å bli kontraproduktive. Disse medlemmer mener at for å oppnå målet om økt naturlig karbonlagring er det viktig at det utarbeides en strategi med delmål og virkemidler for ulike sektorer og naturtyper, der både arealforvaltning, tiltak i skog- og jordbruk, og restaurering av natur inngår.

Disse medlemmer viser til at det internasjonale initiativet 4 per 1 000 som ble etablert etter Parisavtalen for å fremme økt karbonlagring i matjord, er et initiativ en rekke norske organisasjoner og regjeringen nå har sluttet seg til. Disse medlemmer mener derfor at karbonlagring i jord må inn i den norske Klimaplanen 2021–2030 som en viktig satsing i jordbruk i Norge og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig at arbeidet med å forbedre klimaregnskapet intensiveres og at karbonlagring i jord bør være et prioritert område å få inn i det offisielle norske klimaregnskapet og at den reelle, samlede klimaeffekten synliggjøres. Derfor må forskningsinnsatsen og innsamling av aktivitetsdata for å dokumentere effekt av ulike tiltak styrkes.

Disse medlemmer viser til at gjennom Parisavtalen forplikter Norge seg til både å redusere norske utslipp og å finansiere klimatiltak i utviklingsland, der halvparten skal gå til tiltak som styrker fattige lands tilpasning til økende klimaendringer. Disse forpliktelsene er det etter disse medlemmers syn behov for at reflekteres i klimaplanen. Da dette er et omfattende og bredt tema, mener disse medlemmer at det også

må legges frem en egen stortingsmelding om Norges klimafinansiering internasjonalt, slik at man får et mer helhetlig bilde av Norges totale klimainnsats. Økt karbonlagring i jord her hjemme og i land som mottar norsk bistand og klimafinansiering, bør sees i sammenheng og følge samme prinsipper. Småskala landbruk i utviklingsland er særlig utsatt for klimaendringer som økt flom og tørke. Ved å øke karbonlagring i matjorda i disse landene vil matproduksjonen bli mer klimarobust.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt mål og en strategi for å øke den naturlige karbonlagringen i alle sektorer, norsk natur og landskap.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en strategi med delmål og virkemidler for ulike sektorer og naturtyper, der både arealforvaltning, tiltak i skog- og jordbruk og restaurering av natur inngår.»

«Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en naturkur som en omfattende utredning som gir beslutningsgrunnlaget vi trenger for å sikre karbonlagrene i norsk natur. Utredningen bør sammenstille kunnskap og foreslå løsninger som ser klima og naturmangfold i sammenheng, og fremmer begge.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at naturbaserte løsninger på klimakrisen økes, blant annet ved å bevare og forbedre naturlige karbonlagre som myrer og våtmarker, øke karbonlagringen i matjorda, reetablere taeskog og øke rotasjonstiden i skogbruket.»

«Stortinget ber regjeringen legge fram en konkret strategi innen utgangen av 2022, med nødvendige juridiske begrensninger, for å hindre nedbygging av myr.»

«Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes rolle og kompetanse i natur- og klimaarbeidet, med særlig vekt på bærekraftig arealforvaltning.»

«Stortinget ber regjeringen om at effekten av karbonlagring og -opptak for hele økosystemet legges til grunn når klimanytten av tiltak i skog og andre økosystemer vurderes, og at den totale effekten for klima og naturmangfold skal være positiv for at de skal iverksettes. Og at det legges til grunn for tiltak med faglig uenighet rundt klimanytten og negativ effekt på naturmangfoldet, at føre-var-prinsippet skal gjelde, og at utvikling av kunnskapsgrunnlaget må prioriteres.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide mekanismer som gjør at utbyggere som bygger ned skog, jord eller annen natur, skal kompensere for det ved å restaurere natur andre steder gjennom et såkalt naturbidrag og

komme tilbake til Stortinget med et forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et belønningssystem i skog- og jordbruket som gjør det lønnsomt for bønder og skogeiere å drive på en måte som gjør at den naturlige karbonlagringen i jordsmonnet øker.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av naturrisiko for norsk økonomi etter modell fra Klimarisikoutvalget.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal plan for å opprettholde og restaurere natur i tråd med internasjonale forpliktelser.»

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan norske statlig eide selskaper skal redusere naturrisiko for sin virksomhet, i tråd med FNs bærekraftsmål.»

«Stortinget ber regjeringen intensivere arbeidet med å redde truede norske arter og naturtyper.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide rapporteringsrutiner slik at kommunal rapportering gjennom KOSTRA inkluderer arealregnskap og oversikt over eventuell konvertering av natur, samt at det utarbeides et nasjonalt naturbudsjett basert på innrapporterte data.»

2.37 Avgifter

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen ønsker å øke avgiftene på utslipp av klimagasser fordi det skal lønne seg å kutte utslipp. Disse medlemmer påpeker at Klimaplanen ikke er en plan for skatteøkning, men for et grønt skattesifte. Regjeringen vil gradvis øke avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp av klimagasser til 2 000 kroner per tonn CO₂ i 2030, målt i faste 2020-kroner.

Disse medlemmer fremhever at økt CO₂-avgift, sammen med de andre virkemidlene, er et effektivt virkemiddel for omstilling av norsk næringsliv og gir grønn vekst og verdiskaping. Norske bedrifter og forskningsmiljø har en mulighet til å ta en ledende rolle internasjonalt for å øke den grønne konkurransekraften. Disse medlemmer viser til at Norge allerede har en ledende posisjon innen grønn skipsfart, som både bidrar til å redusere norske utslipp, skaper norske arbeidsplasser i hele landet, øker konkurransekraften til norske verft og teknologiutviklere og skaper klimaløsninger for verden. Disse medlemmer viser videre til at økt CO₂-avgift ikke kommer alene. Det som skal gjennomføres er et grønt skattesifte, der det totale skatte- og avgiftsnivået ikke skal økes. I tillegg gjennomfører re-

gjeringen forsterkninger av virkemiddelapparatet, som gjør det enklere for næringsliv, industri og kommuner å investere i klimavennlig teknologi.

Klimaavgiftene er et av regjeringens hovedvirkemiddel i klimapolitikken og gjør at vi kan nå våre utslippsmål til en lavest mulig kostnad for samfunnet. Disse medlemmer viser til at avgiftsøkningen er forventet å redusere utslippene fra transport med om lag 3,5 millioner tonn CO₂ og andre ikke-kvotepliktige utslipp med 4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse medlemmer viser til at et avgiftsnivå på 2 000 kroner er vurdert å innebære en god avveining mellom ambisjonene om innenlandske utslippskutt og hensynet til norsk næringsliv. Omstilling skal være grønn og rettferdig. I en verden som kutter utslippene risikerer vi at økonomier med høye utslipp blir stadig mindre konkurransedyktige. Kostnaden ved ikke å handle kan også være betydelig.

Disse medlemmer ønsker å fremheve at økte avgifter skal bli motsvart av tilsvarende skatte- eller avgiftslettelser, primært for de gruppene som blir omfattet av økte avgifter. I den forbindelse viser disse medlemmer til at regjeringen Solberg allerede har begynt innføringen av det grønne skattesiftet andre politikere tidligere kun har pratet om, ved at regjeringen allerede har gitt betydelige lettelse for næringslivet. Disse medlemmer synes det er viktig å understreke at regjeringen ikke øker CO₂-avgiften for å berike staten og at regjeringens politikk er at det samlede skatte- og avgiftsnivået ikke skal øke. CO₂-avgiften skal brukes som et insentiv for å redusere utslipp, gjennom å gjøre det mer lønnsomt å velge grønnere løsninger.

Disse medlemmer ser at store deler av norsk industri eksporterer mye av produksjonen sin og hevder seg godt i internasjonal konkurranse. Disse medlemmer ønsker å understreke at regjeringen vil bidra til å motvirke karbonlekkasje gjennom CO₂-kompensasjonsordningen for kraftkrevende industri. I tillegg vil støtte til utvikling av lavutslippsteknologi i industrien bidra til å redusere risiko i forbindelse med høyere kvotepriser i fremtiden. Disse medlemmer mener at omstilling av industrien må skje uten unødvendige tap av næringer som ellers er konkurransedyktige, slik at vi også i fremtiden har et næringsliv som kan hevde seg internasjonalt og gi eksportinntekter til Norge.

CO₂-avgift på bensin og diesel

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at en av de største utslippskildene i Norge er fra transportsektoren. Derfor mener disse medlemmer at det er avgjørende at vi har en klimapolitikk for transportsektoren som både gir utslippskutt og som på samme tid er geografisk og sosialt rettferdig.

Disse medlemmer mener det er avgjørende for å kutte klimagassutslipp fra transporten å legge bedre til rette for at alle, uansett hvor de bor, kan velge miljøvennlig. Det handler for eksempel om en storstilt utbygging av ladeinfrastruktur.

Disse medlemmer mener at planen for klimakutt må være forutsigbar, og disse medlemmer vil foreslå at CO₂-avgiften gradvis skal økes også for bensin og diesel, men at ingen avgift skal opp uten at en annen skatt eller avgift skal ned. Disse medlemmer vil derfor legge til rette for å lette omstillingen for folk, ved å kutte i inntektsskatten og andre avgifter som vanlige folk må betale.

Disse medlemmer mener at for bensin og diesel må det legges til grunn halv effekt av den økte CO₂-avgiften. Dette oppnår vi gjennom delvis redusert veibruksavgift med en geografisk differensiering. Derved vil bensin- og dieselprisen ha liten eller ingen økning i distriktene, men noe større i sentrale strøk hvor det finnes bedre utbygd kollektivtransport. For bensin og diesel ønsker vi halv effekt av den økte CO₂-avgiften. Dette oppnår vi gjennom delvis redusert veibruksavgift med en geografisk differensiering. Derved vil bensin og dieselprisen ha liten eller ingen økning i distriktene, men noe større i sentrale strøk hvor det finnes bedre utbygd kollektivtransport. Disse medlemmer mener at avgiftsøkningen ikke skal være lineær, men være lavere i starten av perioden og øke etter hvert som utslippsfrie biler blir mer aktuelle alternativer over hele landet.

Disse medlemmer mener at for å nå klimamålene i transportsektorene, er det avgjørende at det legges bedre til rette for at alle, uansett hvor de bor, kan velge miljøvennlig. Det handler for eksempel om en storstilt utbygging av ladeinfrastruktur og kollektivtrafikk.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen redusere veibruksavgift med en geografisk differensiering, slik at bensin- og dieselprisen har liten eller ingen økning i distriktene, men noe større i sentrale strøk hvor det finnes bedre utbygd kollektivtransport. Avgiftsøkningen vil ikke være lineær, men være lavere i starten av perioden og øke etter hvert som utslippsfrie biler blir mer aktuelle alternativer over hele landet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en konkret plan for opptrapping av CO₂-avgiften fram mot 2030 for å sikre forutsigbarhet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å legge til grunn at behovet for og virkningsgraden av kompensasjonsordninger for CO₂-avgiften skal evalueres innen 2025 for å måle effekten av utslippsreduksjon.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det enkelttiltaket regjeringen angir skal ha størst klimaeffekt i forslaget til Klimaplan for 2021–2030 er en kraftig økning i CO₂-avgiften, og at målet er at denne skal trappes opp fra rundt 590 kroner per tonn i dag til 2 000 kroner per tonn mot 2030. Disse medlemmer vil påpeke at dette er en tredobling av avgiften på ti år og at dette vil få store konsekvenser for folk og næringsliv over hele landet.

Disse medlemmer viser til at CO₂-avgift har vært en innarbeidet del av norsk klimapolitikk i flere tiår og at riktig bruk av CO₂-avgift kan være et effektivt virkemiddel for å utløse kostnadseffektive klimatiltak. Det er imidlertid, slik disse medlemmer ser det, uholdbart å foreslå en radikal økning i avgiftsnivået, uten å kunne redegjøre for hvilke konsekvenser en slik avgiftsøkning vil få for verken næringsliv eller innbyggere, eller hvilke sosiale og geografiske fordelings effekter denne avgiftsøkningen vil ha. Disse medlemmer viser til at regjeringen tilkjenner en målsetting om at økning i CO₂-avgift ikke skal føre til økt samlet skatte- og avgiftsnivå, uten å presentere ett eneste konkret forslag til kompenserende tiltak. Disse medlemmer tolker dette som at regjeringen enten er uten evne eller uten politisk vilje til å komme med slike kompenserende tiltak.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet har bedt klima- og miljøvernministeren redegjøre for hvilke tiltak for reduserte klimagassutslipp en økning av CO₂-avgiften til 2 000 kroner i ikke-kvotepliktig sektor vil føre til. Statsrådets svar i brev til komiteen av 11. mars 2021 er at det ikke finnes en oversikt over konkrete tiltak, men det vises samtidig til at utslippsreduksjonene enten kan skje ved redusert aktivitet eller ved at aktørene velger løsninger med lavere utslipp, sitat,

«Reduksjonen i utsleppa kan skje på ein av to måtar, anten ved at aktørane reduserer aktiviteten eller ved at dei bytar til innsatsfaktorar eller teknologiske løysingar som har lågare utslepp.

Det ligg altså ikkje ei liste over konkrete tiltak til grunn for utrekningane.»

Disse medlemmer vil understreke at det på ingen måte er likegyldig om utslippsreduksjonene skjer ved redusert aktivitet eller teknologiske løsninger som har lavere utslipp. Disse medlemmer mener det ved regjeringens forslag om en tredobling av CO₂-avgiften er en stor fare for at man reduserer aktivitet som man tvert imot burde ha som mål å øke, for eksempel produksjon av norsk mat eller industriproduksjon. Videre påpeker disse medlemmer at en ensidig flat

økning av den norske CO₂-avgiften kan medføre karbonlekkasje som ikke gir et reelt utslippskutt, for eksempel ved at grensekryssende transport som skip, fly mv. flytter sin påfylling av drivstoff utenlands, eller at industri- og matproduksjon flyttes til utlandet med redusert norsk verdiskaping som resultat, uten at det innebærer reelle utslippsreduksjoner.

Disse medlemmer vil understreke at for en rekke bedrifter vil en tredobling av CO₂-avgiften være en direkte trussel mot framtidig drift og virksomhet. Dette gjelder bedrifter i flere bransjer innenfor ikke-kvotepliktig sektor, fra kystfiskeflåten og flyselskaper som betjener kortbanenettet, til porselensfabrikken Figgjo. Disse medlemmer reagerer på at regjeringen foreslår en økning av CO₂-avgiften til et slikt nivå at det i praksis vil utsette næringsliv over hele landet for et økonomisk eksperiment, uten at konsekvensene er kartlagt. Disse medlemmer vil påpeke at dette er en av grunnene til at Senterpartiet for to år siden gikk imot å innføre full CO₂-avgift for fiskerinæringen. Disse medlemmer viser til at store deler av norsk næringsliv opplever en svært krevende periode som en konsekvens av covid-19 og smitteverntiltak. Disse medlemmer vil understreke at dette ikke er tiden for å innføre økte kostnader, med ukjent virkning, for norsk næringsliv.

Klima- og miljøministeren skriver i svar av 11. mars 2021 til komiteen at en treffsikker klimaavgift vil være et kostnadseffektivt virkemiddel. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet lenge har påpekt at en flat økning av CO₂-avgiften for alle sektorer, som rammer folk og næringsliv over hele landet, er det motsatte av en treffsikker avgiftspolitik. Disse medlemmer vil påpeke at en flat økning av CO₂-avgiften ikke tar hensyn til om det finnes mer klimavennlige alternativer tilgjengelig, for eksempel om det eksisterer mer klimavennlig teknologi som er moden og trygg nok til å tas i bruk.

Disse medlemmer er kritiske til at regjeringen ikke har gått i dialog eller forhandlinger med de ulike sektorene og de ulike delene av næringslivet for å kartlegge de realistiske mulighetene til klimaforbedringer på hvert enkelt område. Disse medlemmer vil understreke at klimatiltak, slik som CO₂-avgift, må stimulere til klimavennlig omstilling, men også være økonomisk bærekraftig. Samtidig må tiltak, etter disse medlemmers mening, treffe på et punkt hvor de ikke blir rene konkurranseulempes for industri, fisk- og havbruksnæring eller rammer viktig infrastruktur som binder landet vårt sammen, sånn som kortbanenettet og småflyplassene våre. Disse medlemmer vil understreke alvoret i at flere sektorer har meldt at det ikke er mulig å gjennomføre den foreslåtte avgiftsøkningen, da disse ikke er bygget på realistiske beregninger. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet derfor er mot en slik flat avgiftsøkning i alle sektorer, og mener at en dif-

ferensiert bruk av denne avgiften er mer hensiktsmessig.

Disse medlemmer er også kritiske til at ikke regjeringen samtidig med å varsle en slik avgiftsøkning, legger frem forslag til kompenserende tiltak, slik de selv sier de skal gjøre. Dette gjør etter disse medlemmers mening situasjonen enda mer usikker for næringslivet. Disse medlemmer mener det er en uheldig fremgangsmåte å først øke en avgift, for deretter, ved hjelp av andre finansielle mekanismer, å forsøke å kompensere de som ble rammet for hardt. Denne fremgangsmåten vil kunne resultere i en rekke utilsiktede virkninger. Disse medlemmer vil understreke at det er Senterpartiets syn at dette ikke vil kunne gjennomføres på en treffsikker måte.

Disse medlemmer vil i den sammenheng peke på at det kompenserende tiltaket regjeringen selv omtaler i meldingen er redusert veibruksavgift, et grep som regjeringen har brukt ved de siste to tilfellene av økning av CO₂-avgiften i transportsektoren. Disse medlemmer merker seg at regjeringen selv påpeker at dersom denne kompenserende mekanismen brukes ved den varslede økningen av CO₂-avgiften, vil klimaeffekten i transportsektoren reduseres fra 3,5 til 0,5 millioner tonn CO₂ over perioden. Disse medlemmer merker seg videre at dette innebærer at det kompenserende tiltaket vil fjerne nesten hele den klimaeffekten regjeringen har inkludert i sine beregninger. Samtidig ser disse medlemmer at regjeringen ikke omtaler at de næringsaktørene som ikke omfattes av veibruksavgiften fortsatt vil bli rammet av et avgiftsnivå som trolig ikke er bærekraftig. Disse medlemmer mener at dette viser risikoen for utilsiktede virkninger ved en lite treffsikker avgiftspolitik.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet ikke kan støtte regjeringens fremgangsmåte og utforming av virkemidler knyttet til avgiftspolitikken.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avvise et generelt mål om å tredoble CO₂-avgiften innen 2030. Innretning og eventuell økning av CO₂-avgift og kompenserende tiltak bestemmes i de årlige budsjettene.»

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med aktuelle næringer og komme frem til konkrete løsninger og realistiske målsetninger basert på tilgjengelige virkemidler for de enkelte sektorene.»

«Stortinget ber regjeringen om å forhandle fram og inngå avtaler med ulike sektorer med mål og virkemidler tilsvarende som for landbruket, der dette er hensiktsmessig.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti ønsker å fremheve at Klimaplanen bygger på faggrunnlaget fra Klimakur 2030, der det ble gjennomført en rekke innspillmøter, og at regjeringen i utformingen av Klimaplanen også har hatt en nær dialog med store deler av næringslivet, miljøorganisasjoner og interesseorganisasjoner. Disse medlemmer viser dessuten til klimaavtalen mellom regjeringen og jordbruket som ble inngått i 2019.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det er behov for ytterligere klimatiltak for å nå klimamålene verden har satt seg.

Disse medlemmer peker på at CO₂ vi slipper ut i dag påvirker klimaet i lang tid framover. Derfor peker også klimameldinga på at når utslipp kuttes, er av avgjørende betydning for de totale utslippskuttene. Dersom utslippene kuttes allerede i år, blir klimaeffekten betydelig større enn om utslippskuttet først skjer om fem år.

Disse medlemmer viser til at utslippseffekten av CO₂-avgiften er svært avhengig av hvilken opptrappingsplan man velger. Disse medlemmer peker på at regjeringen har lagt til grunn en lineær opptrapping av CO₂-avgiften i klimameldinga. Disse medlemmer peker derfor på at en lavere opptrapping enn dette vil drastisk kunne svekke Norges utslippskutt. Disse medlemmer mener derfor at CO₂-avgiften må stige minst like mye som lagt til grunn i klimameldingen.

Disse medlemmer peker også på viktigheten av at effekten av CO₂-avgiften ikke må uthules av andre avgiftslettelser.

Disse medlemmer peker videre på at regjeringens forslag til klimamelding ikke foreslår nok utslippskutt til å oppfylle Norges forpliktelser etter Parisavtalen og at det er behov for ytterligere utslippskutt. Disse medlemmer viser til at også SSB i sine beregninger viser til at det kan bli nødvendig med en enda høyere CO₂-avgift enn det klimameldingen skisserer. Disse medlemmer mener derfor at man ved hvert statsbudsjett bør vurdere om det er behov for ytterligere økninger i CO₂-avgiften for å nå de til enhver tid gjeldende klimamålene.

Disse medlemmer vil derfor påpeke at ethvert utslippskutt som fjernes fra klimapolitikken må erstattes med et minst like kraftfullt virkemiddel. Disse medlemmer registrerer at det er bred enighet om Norges klimamål, men etterlyser at dette følges opp i faktiske forpliktelser til tilstrekkelige utslippskutt.

Disse medlemmer viser til suksessen med NO_x-fondet som har gitt store kutt i utslippene av stoffer som fører til sur nedbør. Disse medlemmer mener det er på tide å vurdere lignende ordninger for CO₂ og andre klimagasser. Disse medlemmer mener derfor regjeringen må utrede CO₂-fond for ulike deler av

næringslivet som forplikter deltagerne til utslippskutt, i tråd med våre forpliktelser i Parisavtalen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener både utslippene og forskjellene må ned. Dette medlem mener at det er behov for økte avgifter for å redusere bruken av fossil energi, men erkjenner at økte avgifter slår hardest ut mot lavinntektsgrupper. Dette medlem mener derfor man bør utrede en grønn folkebonus som betales tilbake til folk med lave og vanlige inntekter, slik at man både kan redusere utslippene og forskjellene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at befolkningsundersøkelser viser at oppslutningen rundt klimaavgifter øker betraktelig dersom inntektene brukes til å finansiere klimatiltak og kompensere for eksempel lavinntektsgrupper eller utsatte næringer.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ved fremleggingen av hvert statsbudsjett vurdere om det er behov for ytterligere økning i CO₂-avgiften for å nå de til enhver tid gjeldende klimamålene.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for en årlig lineær kronemessig opptrapping av CO₂-avgiften.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en ordning der ikke-kvotepfiktige bedrifter får anledning til å avsette beløpet som utgjør forskjellen mellom kvotepris i EU og CO₂-avgift i Norge, i et internt Klimafond. Klimafondet skal brukes til å finansiere klimatiltak i bedriftens egen verdikjede, fra innhenting av råvarer, egen produksjon og distribusjon frem til kunde.»

«Stortinget ber regjeringen åpne for at næringslivet som et alternativ til økt CO₂-avgift kan inngå sektorvise avtaler med staten, etter modell fra Næringslivets NO_x-fond, der de forplikter seg til å kutte minst like mye utslipp som en avgiftsøkning vil gi.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at økningen i CO₂-avgift ikke kompenseres med lavere veibruksavgift, noe som vil drastisk redusere utslippseffekten.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at det ikke gis avgiftslettelser som reduserer miljøvirkningen av den økte CO₂-avgiften.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 komme tilbake til Stortinget med forslag om en grønn folkebonus. Det skal tas utgangspunkt i at folkebonusen skal utbetales til folk med lave og vanlige inntekter og at samlet utbetalt beløp skal tilsvare økningen i CO₂-avgiften.»

«Stortinget ber regjeringen i de årlige budsjettene vurdere kompenserende tiltak for grupper som særlig rammes av økningen i CO₂-avgift.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at inntektene fra økningen i CO₂-avgiftene, med unntak av økningen for petroleumssektoren, motsvares av et minst like stort beløp på statsbudsjettets utgiftsside til en grønn folkebonus.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne peker på at det også finnes andre avgifter som kan bidra til å kutte utslippene. Disse medlemmer peker på at det i dag er gratis å bygge ned natur, på tross av den store kostnaden det kan ha for samfunnet at natur går tapt og naturlige karbonlagre forsvinner. Disse medlemmer peker derfor på at en naturavgift kan være et viktig virkemiddel for å redusere tapet av natur. Disse medlemmer mener derfor dette er et virkemiddel som må utredes nærmere. Disse medlemmer peker på at en avgift på å bygge ned natur for eksempel kan legges på et nivå tilsvarende hva det vil koste å restaurere et tilsvarende naturareal. Disse medlemmer peker også på at det kan være aktuelt å øremerke midlene fra denne avgift til restaurering av natur.

Disse medlemmer vil også peke på EUs arbeid med å innføre en klimatoll på produkter som importeres fra land med mindre strenge utslippsregler. Disse medlemmer peker på at en klimatoll både kan kutte utslipp og hindre karbonlekkasje ved at produksjon flyttes til land med svakere klimakrav. Disse medlemmer mener derfor Norge må arbeide for en snarlig innføring av klimatoll og utrede hvordan man kan ilegge en klimatoll på importerte varer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en naturavgift på arealbruk for å begrense nedbygging av norsk natur, og komme tilbake til Stortinget med et forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en klimatoll på varer som importeres til Norge og følge prosessen i EU.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre veiprising på tungtransport, som en alternativ form for innkreving av drivstoffavgifter.»

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighet for å pålegge klimaavgifter på flyvning i norsk luftrom og skipsfart i norske farvann og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2022.»

Disse medlemmer støtter regjeringens plan om å trappe opp CO₂-avgiften til minst 2 000 kroner per tonn innen 2030. Klimameldingen legger til grunn at utslippseffekten av avgiftsopptrappingen «aukar jamt gjennom perioden 2021–2030», jf. Meld. St. 13 (2020–2021) side 47.

Disse medlemmer understreker at det er avgjørende at opptappingen skjer minst i det tempoet klimameldingen legger opp til, og at opptappingen så langt det er mulig er kjent for befolkning og næringsliv. Alternativet er at avgiften ikke får den utslippseffekten som er beregnet i klimameldingen. Det er derfor uheldig om avgiftssettingen er oppe til stadig ny vurdering og avklaring i de årlige budsjettforhandlingene, som i praksis er det som vil skje uten en mer eksplisitt enighet om avgiftsopptrappingen på Stortinget. Det vil skape usikkerhet om avgiftsnivået fra år til år, og det vil kunne føre til at avgiften trappes opp saktere enn det klimameldingen legger til grunn for effektberegningene.

Disse medlemmer viser til brev fra statsråden datert 9. februar 2021, der det framgår at Klima- og miljødepartementet ikke har undersøkt konsekvensen av en saktere opptapping av CO₂-avgiften enn det som ligger til grunn i klimameldingen. Statsråden fastslår imidlertid at en langsommere opptapping vil gi lavere utslippskutt enn beregnet i klimameldingen, uten å tallfeste hvor mye.

Disse medlemmer minner om at regjeringen og regjeringens fagdirektorater trekker fram forutsigbarhet i opptapping av CO₂-avgiften som viktig. På side 93 i regjeringens klimaplan står følgende:

«Effektane av avgiftsauke, både på utslepp og dei ulike aktørane, blir påverka av korleis vi aukar avgifta, og av kva andre verkemiddel vi tek i bruk. Til dømes vil tydeleg varsling og føreseieleg, gradvis opptapping gi hushald og bedrifter betre tid og høve til å tilpasse seg.»

I Klimakur 2030, som er det faglige grunnlaget for regjeringens klimaplan, står det på side 23:

«Gode styringssignaler vil kunne redusere de samlede kostnadene. Bedre informasjon og vissheten om hvor vi skal, vil kunne sikre raskere og rimeligere omstilling. Eksempler er en langsiktig plan for opptapping av CO₂-avgiften (...)»

Disse medlemmer viser til at CO₂-avgiften skal virke ved å påvirke vurderingen av lønnsomhet i investeringsbeslutninger, ikke som en straff i etterkant av at valget er tatt. Usikkerhet om opptappingstempoet for CO₂-avgiften vil i seg selv kunne forsinke miljøvennlige valg betydelig hos enkeltpersoner og bedrifter. Forutsig-

barhet allerede nå for hvilke avgiftsøkninger som kommer årlig fram til 2030, vil ha stor betydning for både bilimportører, drivstofforhandlere, ikke-kvotepiktig industri, investeringer i ladeinfrastruktur, og for alle dem som skal velge hvilket kjøretøy de skal kjøpe.

Disse medlemmer understreker at jo tydeligere politisk signal som sendes fra politisk hold om tempoet på avgiftsopptrappingen, jo enklere blir vurderingen for dem som skal ta investeringsbeslutninger. Det trengs derfor en mest mulig politisk forpliktende opptrappingsplan for CO₂-avgiften fram mot 2030.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at opptrappingen av CO₂-avgiften fram mot 2030 skal skje minst i samme takt som legges til grunn for effektberegningene i regjeringens klimaplan.»

2.38 Reguleringer

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener offentlige krav og reguleringer er et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslippene.

Disse medlemmer mener karbonprisen i offentlige utredninger og kost-nytte-analyser må endres i tråd med det som skal til for å begrense global oppvarming til 1,5 grader C. Som et minimum må det heves i tråd med forslaget til ny CO₂-avgift. Hvilken karbonpris man bruker kan ha stor påvirkning på lønnsomheten til prosjekter. Disse medlemmer stiller seg spørrende til at regjeringen i forbindelse med NTP 2022–2033 anbefaler å bruke en CO₂-pris på 1 500 kroner per tonn, på tross av at de selv foreslår en CO₂-pris på 2 000 kroner tonnet. Disse medlemmer viser til FNs 1,5 gradersrapport som har en øvre karbonpris i 2025 og 2030 som ligger vesentlig høyere enn dette.

Disse medlemmer peker på at plan- og bygningsloven sier at kommunene skal ta klimahensyn i utforming av arealplaner, og gir kommunene anledning til å gi bestemmelser til planene. Disse medlemmer viser til at kommunene hittil har vært forsiktige med å bruke denne muligheten til å stille konkrete klimakrav, og disse medlemmer mener regjeringen bør stille tydelige forventninger til kommunene om å stille klimakrav.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til at alle offentlige utredninger bruker en karbonpris på minimum 2 000 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter for å anslå de samfunnsøkonomiske kostnadene av klimagassutslipp.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at alle kommuner skal utarbeide et klimabudsjett etter modell fra blant andre Oslo kommune, som har som mål å kutte utslippene med minst 60 pst. innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte stille tydelige forventninger til kommunene om å fullt ut utnytte mulighetene til å stille klimakrav i reguleringsplaner.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det utarbeides klimaregnskap for alle statlige virksomheter fra 2022 og at det planlegges med mål om nullutslipp i 2030.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og inngå flere forpliktende samarbeidsavtaler med ulike sektorer i næringslivet for å redusere utslippene av klimagasser i tråd med Parisavtalen, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen fjerne kommunenes mulighet til å gi dispensasjon fra nydyrking av myr.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en strategi for å redusere nedbygginga av skog, myr og jordbruksareal.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om eget klimamål for skogens CO₂-opptak slik at dette ikke svekker arbeidet med å kutte fossil energibruk.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om forbud mot nedbygging av myr i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen utvikle et nasjonalt klimabudsjett, og komme tilbake til Stortinget med forslag til klimabudsjett i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og forby bruk av all fossil energi på byggeplasser og til oppvarming og kjøling.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre forbud mot bruk av all fossil energi i industrien.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en klimaplan for offentlig sektor, med forslag til hvordan man skal kutte utslipp fra politi, brannvesen, sykehus, Nav, fengsler osv.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utvikle en tydelig standard for klimaregnskap som på sikt gjøres til en obligatorisk del av årsregnskapet for alle regnskapspliktige virksomheter.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav til CO₂-kompensasjonsordningen som stimulerer til energieffektivisering, reduksjon i klimautslipp og omstilling til klimavennlige prosesser.»

2.39 Finansielle virkemidler

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener at om vi skal klare omstillingsprosjektet på den tida vi har igjen, må vi vri hele økonomien. Vi må vri finanssektoren til å jobbe for å stanse miljødeleggelsene, ikke forsterke dem, slik som i dag. Disse medlemmer mener derfor at privat kapital i bank-, finans- og pengepolitikken må vris i en klimavennlig retning. I første omgang må vi forhindre at systemene undergraver grønn omstilling, og i neste omgang sørge for at de aktivt bidrar til skiftet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til lovendring om Norges Bank og pengevesenet, slik at klimaomstilling blir en del av formålet til Norges Bank. Sentralbanken skal pålegges å bidra til at klimamålene Norge er forpliktet til gjennom internasjonale avtaler nås, og gjennomføre fortløpende vurderinger av hvordan klimaendringene, og de økonomiske og politiske endringene dette medfører, påvirker norsk økonomi.»

«Stortinget ber regjeringen endre rammevilkårene og reguleringen av finansbransjen slik at de fremmer

omstilling og klimakutt, ved å sikre at det tas hensyn til klima og klimarisiko i kredittprosessen.»

«Stortinget ber regjeringen forhindre grønnvasking gjennom å utvikle eller ta i bruk klare standarder for produkter som grønne boliglån og forby markedsføring av 'grønne' finansprodukter som ikke reelt sett er grønne.»

«Stortinget ber regjeringen se på mulighetene for at Norge forsterker EUs definisjoner på grønne investeringer.»

«Stortinget ber regjeringen arbeide for at kommunale og fylkeskommunale pensjonspengene og andre fondsmidler trekkes ut av fossil energi innen 2024.»

2.40 Olje og gass

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at utslippene fra petroleumssektoren utgjorde i 2019 28 prosent av utslippene i Norge, og mener at utslippene fra olje- og gassproduksjon må reduseres. Disse medlemmer har merket seg at industrien i et trepartssamarbeid med myndighetene og arbeidstakerorganisasjonen har forpliktet seg til å redusere utslippene fra produksjon med 40 prosent innen 2030. Disse medlemmer viser til at Stortinget har skjerpet dette målet til 50 prosent reduksjon i utslippene.

Disse medlemmer viser til at CO₂-avgiften og kvoteplikten er hovedvirkemidlene i klimapolitikken på norsk sokkel. Det skal det også være fremover. I klimaplanen varsler regjeringen en økning av CO₂-avgiften på kvotepliktige utslipp fra olje- og gassutvinning. Dette skal skje i takt med økningen i avgiften på ikke-kvotepliktige utslipp. Disse medlemmer fremhever at regjeringen ønsker en stabil og forutsigbar karbonpris som gir sterke insentiver til investering og bruk av lav- og nullutslippsteknologi.

Disse medlemmer viser til den viktige kompetansen som finnes i norsk petroleumsnæring, og at teknologiutviklingen som skjer på sokkelen i flere tilfeller har overføringsverdi til andre næringer, inklusive norsk fornybarnæring. Disse medlemmer merker seg at den høye kompetansen Norge har som er direkte og indirekte tilknyttet sokkelen, vil være viktig i omstillingen til et lavutslippssamfunn.

Disse medlemmer viser til at omstillingen i den norske petroleumsnæringen allerede er i gang. Utvikling av havvind, karbonfangst og -lagring og hydrogen som energibærer er eksempler på teknologiutvikling som foregår knyttet til olje- og gassvirksomheten. Dette er satsinger som er viktige for grønn omstilling og viktige for energinæringene. Disse medlemmer viser til at regjeringen har styrket satsingen på disse nye teknologiene kraftig. Disse medlemmer viser til at blant pro-

sjektene som har fått investeringsstøtte er byggingen av verdens største flytende havvindpark, Hywind Tampen. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen har bevilget 100 mill. kroner til hydrogensatsing, midler til forskning og utvikling innenfor havvind og har lyst ut to områder for havvind på norsk sokkel. Disse medlemmer viser også til at regjeringen i St. Meld. 33 (2019–2020) fremmet investeringsbeslutning for «Langskip», en fullskala løsning for karbonfangst og -lagring som den største satsingen på klimateknologi i norsk industri noen gang.

Disse medlemmer viser ellers til den varslede stortingsmeldingen fra regjeringen om langsiktig verdiskaping av våre energiresurser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ønsker å utvikle, ikke avvikle dagens olje- og gassnæring. Dette vil bidra til både å skape jobber og kutte utslipp, og må gjøres gjennom tett samarbeid med industrien og næringslivet. Fremfor å sette en sluttdato for oljenæringen vil disse medlemmer sette en startdato for en ny-industrialisering av Norge, som innebærer utvikling av nye næringer basert på teknologien og kompetansen til eksisterende industri. Disse medlemmer mener at sluttdato er feil for både klima og folk fordi det vil føre til tap av kunnskap, erfaring og arbeidskraft. Disse medlemmer mener at dette også vil skape utrygghet for dem som er sysselsatt i bransjen. Politisk forutsigbarhet og forutsigbare rammevilkår for næringen er avgjørende. Det må balanseres med tydelige krav om FoU på nullutslippsteknologi, klimakrav til underleverandører og utslippskutt. Det må også tilpasses et internasjonalt marked i rask forandring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er viktig at det legges frem en ny petroleumsmelding med energipolitikk for 2020-tallet. En slik melding bør ta sikte på å sikre inntekter og arbeidsplasser fra norsk sokkel, ha et konkret veikart for å sikre nullutslipp fra sokkelen, plan for å redusere den finansielle risikoen og klimarisikoen for norsk økonomi og en strategi for utvikling av ny energiindustri med nullutslippsteknologi. Disse medlemmer viser videre til olje- og gassnæringens veikart for utslippsreduksjon på sokkelen. Det er viktig at man i samarbeid med næringen sørger for at utlippene på norsk sokkel kuttes med 50 prosent innen 2030 og til netto null i 2050, målt mot 2005.

Disse medlemmer mener det er viktig å videreutvikle gode samhandlingsarenaer mellom maritime og marine næringer og forsterke innsatsen på forskning, teknologiutvikling og innovasjon. Disse medlemmer viser til at samarbeid på tvers av næringer er viktig fordi det bidrar til å skape nye ideer, større verdier og fle-

re arbeidsplasser. Koblinger mellom marine og maritime næringer, og det å legge til rette for bedre sameksistens, mer kompetansedeling og innovasjon, samt tettere samarbeid mellom havnæringene langs den norske kysten, vil bidra til å skape verdier gjennom å skape nye og trygge eksisterende arbeidsplasser.

Disse medlemmer mener at det må tas aktive grep for å nyttiggjøre oss mest mulig av våre store naturgassverdier. Med CCS vil naturgassen spille en viktig rolle i overgangen til lavutslippssamfunnet. Leverandørindustrien har allerede tatt markedsposisjoner innen bunnfast havvind, og det haster med å få plass rammevilkår for at Nordsjøen kan bli ledende på utvikling av flytende havvind. Gradvis innføring av ambisiøse miljøkrav har bidratt til at norsk petroleumsnæring produserer med de laveste klimaavtrykk.

Disse medlemmer viser til at hydrogen kan bli en ny og viktig eksportrettet norsk industri. Produksjon av hydrogen, fra naturgass med CCS, såkalt blå hydrogen, og ved elektrolyse, såkalt grønn hydrogen, kan bli et sentralt bidrag i å nå våre klimamål og skape tusenvis av nye jobber. Fremstilling av blå hydrogen representerer et stort potensial for å sikre avsetning for de norske naturgassressursene på lengre sikt. For å få til dette må det tas kraftfulle grep for å bygge opp en sammenhengende verdikjede der produksjon og marked utvikles parallelt.

Disse medlemmer mener det er avgjørende å se kraftbehovet og klimatiltak på land og på norsk sokkel i sammenheng. De neste årene vil Norge trenge rikelig med ren og rimelig kraft til utvikling av nye grønne næringer, i tillegg til utslippsreduksjon i eksisterende næringer og samfunnsstrukturer. Grønn vekst forutsetter å se energieffektivisering, elektrifisering og utbygging av fornybar energi i sammenheng. Disse medlemmer mener derfor det er behov for å lage en samlet elektrifiseringsplan som ser Norges samlede kraftbehov fram mot 2030 basert på mål om utslippskutt, energieffektivisering og grønn næringsutvikling. Elektrifisering vil bidra til å ytterligere redusere klimaavtrykket, men det må ikke skje på bekostning av landbasert industri. Selv om Norge totalt har overskudd på fornybar energi, så har manglende investering i overføringskapasitet medført at flere regioner må si nei til nye virksomheter fordi de ikke kan garantere nok fornybar kraft.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for i samarbeid med næringen, sikre at utlippene fra olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel kuttes med 50 prosent innen 2030 og til netto null i 2050, målt mot 2005.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at elektrifisering på norsk sokkel skal så langt som mulig skje med havvind, balansert med kraft fra (og til) land. Det

bør være et langsiktig mål at det produseres like mye kraft på sokkelen som sokkelen selv bruker. Dette må imidlertid ikke forsinke arbeidet med elektrifisering.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at petroleumsselskapene integrerer klimarisiko i sine investeringsbeslutninger og i sin ordinære virksomhet og rapporterer på dette.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne etterlyser ytterligere tiltak for å redusere utslippene fra norsk olje og gass. Dagens utslippsmål for olje- og gassindustrien tilsvarer bare 14 pst. utslippskutt i 2030, relativt til 1990. Til sammenlikning har hele Norge lovet å kutte minst 50–55 pst. av utslippene. Disse medlemmer vil påpeke at når olje- og gassindustrien må kutte mindre innebærer det at alle andre må kutte mer. Disse medlemmer viser til at utslippene fra norsk olje- og gassutvinning har økt med 70 pst. siden 1990. Disse medlemmer mener olje- og gassnæringen burde ta et betydelig større ansvar for utslippskutt.

Disse medlemmer viser til Klimaomstillingsutvalgets rapport som kom i 2020 og Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett for 2021. Her foreslås det en omstillingsavgift på produksjonen av olje og gass. En slik avgift gjør at vi ikke bare legger en avgift på utslippene som skjer i Norge, men også på utslippene som skjer ved forbrenning av den norske oljen og gassen andre steder. Avgiften er dermed knyttet til den globale klimabelastningen ved norsk oljevirksomhet. Disse medlemmer mener at inntektene fra en slik omstillingsavgift/produksjonsavgift skal øremerkes tiltak som bidrar til å omstille norsk sokkel mot å levere nullutslippsteknologi, som for eksempel havvind.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021 hvor det foreslås innført en produksjonsavgift på 25 kroner per fat olje som produseres. Dette vil gi en årlig inntekt på 14 mrd. kroner til å støtte utvikling av nullutslippsteknologi.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en produksjonsavgift for oljeselskapene i forbindelse med statsbudsjettet for 2022. Produksjonsavgiften skal bidra til finansiering av nullutslippsteknologi som havvind.»

«Stortinget ber regjeringen avlyse TFO 2021 og 25. konsesjonsrunde, og ikke tildele noen nye lete- eller utvinningstillatelser.»

«Stortinget ber regjeringen utrede om nye oljelisenser er i tråd med 1,5-gradersmålet og avvise lisenser som kan stride mot 1,5-gradersmålet.»

«Stortinget ber regjeringen utrede om Norges planer for framtidig oljeproduksjon er i tråd med 1,5-gradersmålet og hvordan oljeproduksjonen bør utvikle seg framover om verden skal ha en god sjanse for å nå 1,5-gradersmålet. Utredningen bes vurdere både Norges historiske ansvar, muligheten for globale utslippskutt ved redusert norsk oljeutvinning og realismen i ulike 1,5-gradersscenarier.»

«Stortinget ber regjeringen stille strengere klimakrav i plan for utbygging og drift (PUD) enn det som gjøres i dag, for eksempel et krav om utredning av eksporterte utslipp.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen håndheve forbudet mot faking og andre utslipp (som NMVOC) og iverksette tiltak for å sikre dette og rapportere tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen synliggjøre eksporterte utslipp fra norsk olje- og gass i utslippsregnskapet og rapportere tilbake om dette til Stortinget i forbindelse med fremleggingen av fremtidige statsbudsjett og klimaplaner.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en avtale mellom olje- og gassproduserende land om frivillig redusert produksjon og eksport som et supplement til Parisavtalen, for å redusere karbonlekkasje. Norge må gå foran med å kutte sin produksjon.»

«Stortinget ber regjeringen fjerne skattefordelene oljeindustrien har sammenlignet med andre næringer, og komme tilbake til Stortinget med forslag til nøytralt petroleumskattesystem.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan utslippene fra sokkelen

skal reduseres med minst 50 pst. sammenlignet med utslippene i 1990. Planen skal også inkludere en strategi for hvordan man kan bygge opp en havvindproduksjon som på sikt produserer minst like mye strøm som kreves for å elektrifisere sokkelen. Havvindproduksjonen må også knyttes til strømmettet på land slik at det kan komme til nytte når plattformene fases ut.»

2.41 Industri

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener klimapolitikk bør være industripolitikk, som betyr utvikling av ny teknologi, verdiskapning og utvikling av arbeidsplasser. Disse medlemmer mener målet er å legge til rette for en konkurransedyktig industri som produserer varer og produkter med lave utslipp. Norge har gode konkurransefortrinn for prosessering av råmaterialer og metaller, integrasjon i maritim sektor, produksjon og resirkulering av batterier, produksjon av hydrogen, havvind, ny teknologi innen CCS etc. Norge kan i disse prosessene bruke fornybar kraft. I tillegg har Norge en arbeidsstyrke som er høyt utdannet, teknologisk kompetent og med lang industriell erfaring. Disse medlemmer mener klimapolitikken skal støtte opp om og utvikle Norges konkurransefortrinn, utvikle med fokus på arbeidsplasser og verdiskapning.

Reduksjonen i kostnader går raskt for enkelte teknologier, og nye aktører kommer til markedet. Disse medlemmer vil legge rammebetingelser til rette for små- og storskala karbonfangst, -transport, og -lagringsløsninger hvor vi ser at dette kan være en kostnadseffektiv del av løsningen for markedet.

Disse medlemmer mener en økning av CO₂-avgiften som foreslått i meldingen vil gi et særnorsk høyt avgiftsnivå på norsk industri som øvrig europeisk industri ikke vil få. Det betyr at vi ikke bare taper i konkurransen mot India, Kina og andre store land som ikke har en konkret utslippsforpliktelse for 2030. Vi taper også kampen internt mot våre nærmeste handelspartnere i EU.

Disse medlemmer mener at klimakvotene som Norge ikke får bruk for på grunn av store utslippskutt, vil bli kjøpt opp av bedrifter i andre land i EUs kvotemarked. Da kan de andre landene øke sine utslipp og holde prisene nede, mens industriarbeidsplasser i Norge går tapt.

Disse medlemmer legger til grunn at CO₂-avgiften frem mot 2030 bør holdes lavere enn kvoteprisen, og ser heller at det kan være et mål å harmonisere CO₂-prisen med kvoteprisen i markedet. Dagens kvotepris ligger på om lag 300 kr pr. tonn, mens CO₂-avgiften er nærmere dobbelt så høy. En slik avgiftsfastsettelse vil gi rom for å ta kutt ute når det er mer lønnsomt enn å gjennomføre tiltak i Norge, samtidig som norsk næringsliv vil ha like konkurransevilkår med resten av Europa.

Regjeringen har i klimameldingen foreslått at økte CO₂-avgifter skal føres tilbake til næringslivet som får økte avgifter. Disse medlemmer oppfatter at deler av næringslivet er positive til et CO₂-fond etter modell av NO_x fondet. Dette fremstår som et insentiv for å kanalisere og stimulere til utvikling av alternativ teknologi.

Disse medlemmer er likevel skeptiske til at dette vil være en ordning som vil gi selskapene forutsigbarhet over tid. Omstilling til lavutslippssamfunnet mot 2050 krever store investeringer, og da vil forutsigbare rammevilkår for næringslivet være avgjørende for å lykkes. En forutsetning for dette vil være at myndighetene er like tydelig på hvordan avgiften skal fordeles tilbake til næringslivet som hvordan den kreves inn. Dette er ikke omtalt i meldingen, men er varslet skal bli en årlig forhandling i forbindelse med statsbudsjettet. Disse medlemmer er bekymret for risikoen for at de som innbetaler avgiften ikke er de som får refundert avgiften.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil prioritere FoU-midler til nye teknologier, særlig der det ikke finnes alternativer i dag.

Flertallet mener også at NO_x-avtalen må forlenges slik flere har bedt om i høringsrunden, til ut 2027. Flertallet mener det er viktig for å gi avklaringer om rammebetingelser for å kunne gjøre nye investeringer som er viktig for utslippskutt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en CO₂-pris som ikke overstiger kvoteprisen i markedet på noe tidspunkt, men heller har som mål å harmonisere med kvoteprisen.»

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forlenge avtalen om NO_x-fondet til 2027.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en miljøavtale med berørte næringer for etablering av et CO₂-fond.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, mener det haster å la industrien videreutvikle havvind som industri i Norge. Med støtte fra Enova på 2,3 mrd. kroner bygger Equinor verdens største flytende havvindpark, Haywind Tampen. Det er et viktig steg i arbeidet med å industrialisere løsninger

og redusere kostnader knyttet til framtidige havvindprosjekter. Flertallet mener det er viktig å sikre at Norge kan opprettholde sin verdensledende posisjon innen flytende havvind. Da har vi behov for å bygge i stor skala for å erverve erfaring og få ned kostnadene, samtidig som andre brukergrupper også skal bli ivarettatt. Flertallet er derfor utålmodige etter at regjeringen skal komme med sin veileder for å kunne søke konsesjon for havvind. Det er stor interesse fra norske aktører for å være med å utvikle denne industrien i Norge. Flertallet mener markedet for havvind er globalt, derfor vil dette kunne gi muligheter for å eksportere norsk teknologi.

Å redusere klimagassutslipp i et globalt perspektiv gir muligheter for å utvikle ny og lønnsom teknologi i Norge som vil gi muligheter for både økt verdiskaping og nye arbeidsplasser i Norge.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig lansere sin veileder for konsesjon for havvind.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen har varslet at veileder for havvind kommer samtidig med stortingsmeldingen om langsiktig verdiskaping fra norske energiresurser i løpet av våren 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at utvinning av råolje og naturgass utgjør den samme andelen av investeringene i næringene olje og gass, industri, bergverk og kraftforsyning i dag som i 2013. I det samme tidsrommet er antallet sysselsatte i industrien redusert og handelsbalansen har falt med nesten 400 mrd. kroner. Måler vi eksporten i de viktigste utenlandske valutaene, er norsk eksport falt de siste åtte årene. Koronapandemien har forsterket en allerede dyp krise i deler av maritim industri, og støttetiltakene har så langt ikke vært tilstrekkelige til å opprettholde sysselsettingen eller skape ny aktivitet. Regjeringens næringspolitikk har i sum ikke bidratt til at norsk økonomi har blitt mindre oljeavhengig eller lagt til rette for at kompetansen innen petroleumsnæringen brukes aktivt til å skape de nye industrielle mulighetene vi skal leve av i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ønsker en mer aktiv industripolitikk. Regjeringen har prioritert passive virkemidler, særlig skatteletter som først og fremst styrker

kapitaleiere i selskaper som allerede genererer overskudd. Denne politikken må erstattes med virkemidler som gir norsk næringsliv økt tilgang på risikovillig kapital som kan bygge industribedriftene vi skal leve av i fremtiden. Norge har sterke konkurransefortrinn innen fremvoksende industrielle verdikjeder som havvind, hydrogen og batterier. I tillegg har vi allerede i dag verdensledende miljøer innen bærekraftig produksjon og resirkulering av eksempelvis aluminium. En stat som bruker hele verktøykassen aktivt vil være en avgjørende støttespiller i å realisere det potensialet som ligger i disse næringene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser spesielt til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2021, som inneholdt betydelige industripolitiske satsinger.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har foreslått en betydelig økning i CO₂-avgiften, uten å problematisere hvordan dette vil påvirke industrien. Norske industribedrifter konkurrerer i et tøft internasjonalt marked, og særnorske avgifter kan medføre bortfall av norske industriarbeidsplasser og karbonlekkasjer. Disse medlemmer støtter prinsippet om at forurenser betaler, men savner en diskusjon om støttetiltak for næringer som på grunn av manglende tilgang på lav- og nullutslippsteknologi eller lav investeringsevne ikke kan omstille seg på kort eller mellomlang sikt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil sikre at det kommer på plass tiltak som letter overgangen til fossilfrie løsninger, og ønsker derfor at staten skal inngå forpliktende «klimapartnerskap» med næringslivet der det er behov for særskilt oppfølging for å realisere effektive klimatiltak. I kombinasjon med slike forpliktende klimapartnerskap kan det etableres særskilte klimafond eller andre støtteordninger for utsatte næringer som trenger mer hjelp for å klare omstillingen. Bedriftene som deltar i slike avtaler forplikter seg til at midlene som avsettes skal gå til effektive klimatiltak i sektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det er avgjørende at slike avtaler er på plass før en opptrapping av avgiften. Disse medlemmer understreker at støttetiltakene må stå i forhold til det næringen bidrar med, og at disse skal ta hensyn til det som trengs for å kutte utslipp, bevare arbeidsplasser og drive fram ny teknologi. Tiltakene finansieres over de årlige statsbudsjettene.

Disse medlemmer peker på at innretningen av avgiftsøkningen innebærer at bedrifter i og utenfor kvotepliktig sektor kan treffes ulikt. Det må derfor utredes hvordan eksportbedrifter i ikke-kvotepliktig sektor kan få tilrettelagte støttetiltak for omstilling, for å kompensere for eventuelle ulemper med ikke å være i kvoteplik-

tig sektor, og for å sikre at eksportbedrifter i ikke-kvotepliktig sektor reduserer utslipp samtidig som de opprettholder sin konkurransekraft i forhold til bedrifter i kvotepliktig sektor. Norge bør samtidig støtte opp om det pågående arbeidet med å utvide det europeiske kvotesystemet til nye områder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener nullutslippsløsninger i industrien vil gi norsk næringsliv en konkurransemessig fordel, og bidra til nødvendige utslippskutt. Derfor vil disse medlemmer både stimulere til omstilling og stille klare krav.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til klimaavtaler mellom ulike deler av industrien (både kvotepliktig og ikke-kvotepliktig industri) og myndighetene, etter modell fra NO_x-fondet, hvor industrien som deltar, forplikter seg til å kutte utslippene ned mot null innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og etablere et system for differansekontrakter, som et supplement til Enova.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en modell for å sikre lønnsom utbygging av storskala flytende havvind.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og opprette et fond som skal sikre produksjon, distribusjon og bruk av hydrogen i Norge.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig strategi for batteriutvikling i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre Statnetts mandat til også å legge til rette for elektrifisering og næringsutvikling.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til bruk av spillvarme fra industri, avfallsforbrenning, datasentre og hydrogenproduksjon.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at de største punktutslippene i Norge står for en stor andel av klimagassutslippene fra norsk territorium. For å nå klimamålene mener disse medlemmer at det trengs en helhetlig plan for å stanse punktutslipp i Norge.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan fjerne utslippene fra alle store punktutslipp innen 2030 gjennom en storstilt satsing på karbonfangst og -lagring (CCS), hydrogen fra fornybare energikilder, avfallsbasert biogass, fornybart råstoff og brensel i industrien, samt CCS på store avfallsforbrenningsanlegg.»

Disse medlemmer merker seg at regjeringens klimaplan ikke gir noen nye signaler om økt statlig støtte til CCS på Klemetsrud. Disse medlemmer mener CCS på Klemetsrud er et svært viktig prosjekt med stor overføringsverdi til andre avfallsforbrenningsanlegg, både i Norge og Europa, og understreker nok en gang behovet for å sikre tilstrekkelig statlig finansiering av prosjektet. I den forbindelse viser disse medlemmer til merknader i Innst. 143 S (2020–2021) om Langskip – fangst og lagring av CO₂.

Regjeringen viser til at økt CO₂-avgift kan gjøre avfallsforbrenning med CCS lønnsom uten mer støtte. Dette krever imidlertid at innretningen på avgiften endres slik at tiltak for å øke klimagevinsten ved CCS gir uttelling. Klimagevinsten ved CCS på avfallsforbrenning øker når andelen organisk materiale i avfallet som forbrennes øker, fordi fangst og lagring av slikt biogent CO₂ bidrar til såkalte negative utslipp.

Disse medlemmer viser til brev til energi- og miljøkomiteen fra et bredt flertall i Oslo bystyre datert 17. mars 2021, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for insentiver som forsterker lønnsomheten av CCS på avfallsforbrenning, inkludert kreditering av karbonfangst på biogene CO₂-utslipp.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for nasjonale rammebetingelser for avfallsforbrenning som gjør at forbrenning med CCS får et fortrinn foran forbrenning uten CCS, samtidig som man iverksetter tiltak for å hindre at avfallet blir eksportert til billigere forbrenning i utlandet.»

2.42 Utslipp fra norsk forbruk

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne peker på at nesten halvparten av utslippene fra nordmenns forbruk skjer i andre land enn Norge. Disse utslippene finner vi ikke i Norges offisielle klimastatistikk.

Disse medlemmer vil vise til at utslippene fra nordmenns forbruk i 2017 var på anslagsvis 58,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, ifølge Framtiden i Våre Hender. Det er mer enn alle utslipp i Norge, som samme år var på 52,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse medlemmer mener det er et stort behov for at Norge trapper opp innsatsen for å redusere utslippene fra forbruket vårt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et forbruksbasert klimaregnskap som omfatter utslipp som følge av vårt forbruk av importerte varer.»

«Stortinget ber regjeringen utrede krav til CO₂-merking av forbrukerprodukter.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en lovfestet rett til reparasjon for forbrukeren og plikt til reparasjon for forhandlere.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede merkeordninger som opplyser om produkters levetid og reparerbarhet så det blir enklere for forbrukere å redusere bruk og kast.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en utvidelse av produsentansvaret slik at det gis insentiver til lengst mulig levetid av produktene, til størst mulig ombruk og egnethet for materialgjenvinning og til å redusere innhold av helse- og miljøfarlige forbindelser i produktene.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og iverksette tiltak for å øke tings levetid.»

2.43 Bensin- og dieselavgifter

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne er svært kritisk til at regjeringen i klimameldingen legger opp til å unnta bensin og diesel fra opptrappingen av CO₂-avgiften, ved å åpne for å kompensere avgiftsøkningen med å kutte i veibruksavgiften. I klimameldingen står følgende:

«Anslag tyder på at dersom ein auke i CO₂-avgifta fram mot 2030 skal bli kompensert på same måte i vegbruksavgifta, vil reduksjonen i klimagassutslipp isolert sett bli om lag 3 millionar tonn CO₂-ekvivalentar lågare enn utan kompensasjon.»

Å sørge for at bensin- og dieselprisen ikke øker, innebærer altså i praksis 3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter mer i klimagassutslipp enn å la være å kompensere for økt bensin- og dieselpris. Av alle sektorer som må kutte utslipp fram mot 2030, er kuttspotensialet i transportsektoren størst. Dette medlem minner om at det å kompensere bensin og diesel for økning i CO₂-avgiften er å regne som direkte subsidiering av fossil energibruk i et tiår hvor verden skal halvere utslippene og fase ut bruk av fossil energi.

Dette medlem mener det er sterkt kritikkverdigg at regjeringen uthuler effekten av det viktigste virkemiddelet i klimameldingen på denne måten.

2.44 Ikke-kvotepliktige utslipp

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, merker seg at regjeringen med denne meldingen legger frem en plan for å innfri målet om å redusere ikke-kvotepliktige utslipp med 45 prosent innen 2030. Omregnet til et utslippsbudsjett betyr dette at vi kan slippe ut maksimalt 201,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter over de neste ti årene. Med gjeldende politikk ligger Norge an til å slippe ut 218,4 millioner tonn. I klimaplanen foreslår regjeringen ny politikk som kutter norske ikke-kvotepliktige utslipp med minst 16,6 millioner tonn mer over perioden for å komme i mål. Totalt har regjeringen beregnet at klimaplanen vil kutte utslippene med 20 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Det er mer enn vi trenger for å nå målet om 45 prosent kutt.

Komiteen viser til at meldingen varsler en gradvis opptrapping av CO₂-avgiften til 2000 kroner per tonn CO₂ i 2030. Avgiften er i dag på rundt 590 kroner. Økningen vil gjøre det stadig dyrere å slippe ut CO₂ og stadig mer lønnsomt å kutte utslipp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at re-

gjeringen vurderer at et avgiftsnivå på 2 000 kroner innebærer en god avveining mellom ambisjonene våre om innenlandske utslippskutt og hensynet til norsk næringsliv.

Komiteen viser til at omstillingen skal være grønn og rettferdig. Klimaplanen er ikke en plan for skatteøkning, men for et grønt skatteskifte. Økte avgifter skal bli motsvart av tilsvarende skatte- eller avgiftslettelser, primært for de gruppene som blir omfattet av økte avgifter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, viser til regjeringens mål om at Norge skal halvere utslippene fra transport innen 2030. Transport står for rundt 60 prosent av de ikke-kvotepliktige utslippene. Uten en kraftig reduksjon i utslippene fra sektoren er det ikke mulig å nå målet om 45 prosent kutt i ikke-kvotepliktige utslipp innen 2030.

Flertallet mener at for å halvere utslippene i transportsektoren skal det fremdeles lønne seg å velge utslippsfrie kjøretøy. Elbilandelen i nybilsalget er høy for personbiler. Fremover skal nullutslippskjøretøy bli det naturlige valget også innenfor de tyngre kjøretøyene. Biodrivstoff skal bidra til å redusere utslipp fra biler som kjører på fossilt drivstoff. Samtidig skal det bli enda enklere å gå, sykle eller bruke kollektivt. I tillegg skal satsingen på grønn skipsfart fortsette.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at i 2030 skal folk enkelt kunne reise uten utslipp. Uansett vil det i lang tid fremover være eldre fossilbiler på norske veier. De må forurense minst mulig. Bærekraftig biodrivstoff i stedet for fossil energi på tanken er med på å redusere utslippene fra disse bilene. I dag har vi et omsetningskrav for biodrivstoff i veitrafikken. Etter hvert som andelen elbiler går opp, vil det bli brukt mindre flytende drivstoff og effekten av omsetningskravet blir mindre. I meldingen varsles det at regjeringen vil beholde dagens volum på biodrivstoff ved å gradvis øke omsetningskravet. I tillegg tas det sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsdiesel og i skipsfarten fra 2022.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, viser til at regjeringen ønsker økt bruk av klimakrav i offentlige innkjøp. Videre foreslår meldingen å stille krav om lav- og nullutslippsteknologi, når teknologien legger til rette for det. Dette gjelder krav om nullutslipp for personbiler, mindre varebiler og bybusser, og krav om lav- og nullutslipp for ferger og hurtigbåter.

Flertallet viser til at intensjonsavtalen med organisasjonene i jordbruket om å arbeide for reduserte klimagassutslipp og økte karbonopptak, danner grunnla-

get for arbeidet med å kutte utslipp i denne sektoren. Dette skaper forutsigbarhet for næringen. Ansvar for utslippskuttene er i avtalen delt mellom jordbruket og regjeringen. Avtalen legger til grunn at jordbruket selv skal ta en vesentlig del, for eksempel gjennom avlsarbeid, bedre gjødselhåndtering og overgang til fossilfri energibruk i jordbruket. Arbeidet regjeringen gjør med forbruksendringer kan indirekte bidra til å redusere klimagassutslipp som blir bokførte i jordbrukssektoren, gjennom for eksempel å arbeide for å nå målet om redusert matsvinn med 50 prosent innen 2030 og et kosthold i tråd med kostholdsrådene fra Helsedirektoratet. Jordbruksorganisasjonene har forpliktet seg til å redusere utslippene sine med 5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter samlet i tiårsperioden 2021–2030. Tiltak og virkemidler for å følge opp klimaarbeidet i jordbruket skal vurderes i de årlige jordbruksforhandlingene.

2.45 Kvotepliktige utslipp

Komiteen viser til at store deler av utslippene fra industri, petroleum, energiproduksjon og luftfart er kvotepliktige og inngår i EUs kvotehandelsystem (EU ETS). De totale kvotepliktige utslippene var 25,6 millioner tonn i 2019 og utgjør om lag halvparten av de norske utslippene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at prisen på kvoter er det overordnede og viktigste virkemiddelet for å redusere de kvotepliktige utslippene. Petroleumssektoren, størstedelen av innenriks luftfart og bruken av naturgass i industrien har CO₂-avgift i tillegg til kvoteplikt. For å gjøre det mer lønnsomt å kutte utslipp og enklere for næringene å planlegge utslippsreduksjoner, foreslår regjeringen å øke CO₂-avgiften på innenriks kvotepliktig luftfart og kvotepliktige utslipp fra olje- og gassutvinningen i takt med økningen i avgiften på ikke-kvotepliktige utslipp. Økningen i CO₂-avgiften skal ses i sammenheng med kvoteprisen, slik at den samlede prisen på utslipp ikke skal overstige 2 000 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter målt i faste 2020-kroner i perioden 2021–2030.

Komiteen viser til at rapportene fra FNs klimapanel viser at det vil være nødvendig med fangst og lagring av CO₂ for å redusere utslippene fra industri- og kraftproduksjon og bidra til negative utslipp for å redusere globale klimagassutslipp i tråd med klimamålene til la-vest mulig kostnad.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at i klimaplanen viser regjeringen til Langskip, et prosjekt for fangst, transport og lagring av CO₂. Langskip skal bidra til å utvikle CO₂-håndtering som et effek-

tivt klimatiltak og gi teknologiutvikling i et internasjonalt perspektiv.

Komiteen viser til Innst. 143 S (2020–2021), hvor et enstemmig storting vedtok Langskip-prosjektet.

Komiteen viser til at det er viktig at virkemiddelapparatet bidrar til at Norge skal bli et lavutslippssamfunn. Det blir i dag lovet betydelig med støtte til utviklingen av klima- og miljøløsninger gjennom det næringsrettede virkemiddelapparatet.

Komiteen viser til at i klimapolitikken må vi tenke både kortsiktig og langsiktig. Vi skal ha lavere utslipp hvert år fremover, samtidig som vi må jobbe for den langsiktige omstillingen i retning av et lavutslippssamfunn. Derfor er det viktig å satse på forskning og innovasjon.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, viser til at i Klimaplanen foreslår regjeringen å øke deltakelsen i internasjonalt forsknings- og innovasjonssamarbeid og satse på klimasamarbeidet med EU som ett av hovedverktøyene for grønn omstilling.

Flertallet viser til at regjeringen i meldingen foreslår å styrke Enova som klimavirkemiddel med nytt formål om at Enova skal bidra til å nå Norges klimapliktelser for ikke-kvotepliktige og kvotepliktige utslipp og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet.

2.46 Forskning

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, understreker at forskning er en forutsetning for utvikling og vekst og helt nødvendig for å møte de store samfunnsutfordringene nasjonalt og globalt. Den norske utdannings- og forskningspolitikken er ikke godt nok rigget i så måte. Mer av fellesskapets forskningsmidler bør prioriteres til områder der samfunnet har størst behov. Flertallet mener at rettferdig omstilling, bærekraft og klimatilpasning bør få større plass i både utdanning og forskning, og viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil gjennomføre et forskningsløft for klima og omstilling hvor næringslivet er tett involvert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det blant annet bør satses mer på langsiktig forskning gjennom ordninger som Sentre for fremragende forskning (SFF), Sentre for forskningsdrevet innovasjon (SFI), kompetanseklynger og flerårige forskningsprogrammer. Satsingen på fremragende forsknings- og utdanningsmiljøer bør utvides, og nye forskningsmiljøer tilknyttet næringsklynger etableres.

2.47 Havvind

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at havvind spås å bli blant de viktigste fornybare energikildene i fremtiden. Takket være offshorekompetansen har Norge mulighet til å bli en viktig aktør i det globale havvindmarkedet. Siden arbeidskraften som trengs til å bygge ut havvind langt på vei er overlappende med den arbeidskraften som i dag leverer til olje- og gassnæringen, er satsing på havvind et viktig tiltak mot arbeidsledighet etter hvert som oljearbeidsplassene blir færre. Perspektivmeldingen anslår at rundt 50 000 arbeidsplasser er ventet å forsvinne i olje- og gassnæringen innen 2030.

Flertallet mener det trengs langt sterkere virkemidler for havvindutbygging enn regjeringen har levert, for at Norge ikke skal bli akterutseilt.

Flertallet viser til at mens vindkraftutbygging på land ofte er konfliktfylt og fører til store naturinngrep, kan havvindutbygging gjøres mer skånsomt for naturen og på måter som er mindre uopprettelige for livet i og rundt havet. Norsk havvind kan bidra både til å elektrifisere Norge og til utfasing av fossil energi i andre land.

Flertallet minner likevel om at også havvindutbygging vil føre til naturinngrep, og at god naturkartlegging i forkant og vektlegging av miljøfaglige råd må være avgjørende. Kunnskapen om hvordan havvindturbiner påvirker sjøfugl er i dag mangelfull. Havbunnen er generelt for dårlig kartlagt i områder som er aktuelle for utbygging. Dette gjelder ikke minst i Sørlege Nordsjø II-området, der det er aktuelt med bunnfaste installasjoner.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et system med årlige konsesjonsutlysninger for havvind etter havnergiloven, basert på kartlegging av både naturpåvirkning og vindforhold.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra til risikoavlastning og forutsigbare inntekter for havvindselskapene, for eksempel basert på den vellykkede britiske modellen med differansekontrakter som deler risiko og gevinst mellom industrien og staten.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke kartleggingen av havbunnen gjennom MAREANO, spesielt i de områdene i Nordsjøen som er egnet for bunnfast havvind.»

«Stortinget ber regjeringen styrke overvåkingen og kartleggingen av sjøfugl i områder som er aktuelle for havvindutbygging gjennom SEAPOP/SEATRACK-programmet.»

2.48 Klimafinansiering

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at Klimaplan 2021–2030 er en plan for å kutte de norske innenlandske utslippene. Disse medlemmer fremhever viktigheten av vår nasjonale klimapolitikk, og merker seg at regjeringens plan tar sikte på at målet for ikke-kvotepiktig sektor skal nås med innenlandske kutt, og at fleksible mekanismer kun skal brukes dersom det er strengt nødvendig.

De norske utslippene må også ned. En omstilling vil dessuten være viktig for norske eksportbedrifter som konkurrerer i det europeiske markedet, et marked som vil stille langt høyere krav til lav- og nullutslipp i løpet av de neste ti årene. I tillegg kan Norge, som et ressurssterkt land, utvikle teknologiske løsninger som kan eksporteres til andre land. Dette er en vinn-vinn-situasjon, der man både fremskaffer ny teknologi som gjør at utslippene går ned og befester nye industrimuligheter for Norge. Karbonfangst og -lagringsprosjektet Langskip er et eksempel på dette.

Samtidig vil komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, påpeke at de globale utslippene må ned, og at mange land ikke har ressursene som skal til for å gjennomføre effektiv klimapolitikk for å nå sine mål etter Parisavtalen. Det gjør at utslippskuttene går saktere enn de bør, samtidig som utviklingsland nok en gang kan henge etter i innovasjon og utvikling. Det er i tillegg de fattigste landene som rammes hardest av klimaendringene, noe som gjør klimatilpasning spesielt viktig for disse landene. Klimafinansiering er en sentral del av Parisavtalen, og var et avgjørende element for å få utviklingsland med i avtalen. Foruten reduksjon av utslipp av klimagasser ber Parisavtalen også om at lands kapasitet til å tilpasse seg klimaendringene skal styrkes og at globale finansstrømmer skal gjøres forenelige med lave klimagassutslipp og klimarobust utvikling, og dette på en måte som ikke truer matproduksjonen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at for denne regjeringen er derfor klimafinansiering en viktig del av norsk klimapolitikk. I 2021 er det planlagt brukt omtrent 7 mrd. kroner til klimatiltak i utviklingsland.

For disse medlemmer er det viktig å se resultater av politikken som føres og at man har tydelige mål-

settinger å forholde seg til. Disse medlemmer mener derfor regjeringen bør utarbeide en strategi for klimafinansiering, der man identifiserer hva som er de konkrete resultatene av pengene som er brukt, hva man ønsker å oppnå med fremtidig klimafinansiering og hvordan man best kan nå de målene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en egen stortingsmelding om Norges klimafinansiering internasjonalt, slik at man får et mer helhetlig bilde av Norges totale klimainnsats, hvor økt karbonlagring i jord her hjemme og i land som mottar norsk bistand og klimafinansiering, bør sees i sammenheng og følge samme prinsipper.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en egen sak til Stortinget om norsk klimafinansiering i utviklingsland. Saken skal inkludere en forpliktende opptrappingsplan.»

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en oversikt over hvilke muligheter som ligger i å utnytte handlingsrommet i EØS-avtalen for å sikre konkurransedyktige rammebetingelser for nye, store investeringer i klimavennlig industri.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at tariffmodellene for kraft ivaretar norsk industri på en bedre måte, og at rimelig og ren norsk kraft gjør det attraktivt å etablere ny kraftforedlende industri i Norge.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utarbeide en strategi for elektrifisering og komme tilbake til Stortinget med denne.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen inngå forpliktende avtale med sjømatnæringen etter modell fra landbrukets kli-

maavtale for å redusere klimagassutslipp og miljøfotavtrykket, og samtidig bidra til å skape flere jobber langs norskekysten.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan installasjoner på norsk sokkel kan være elektrifisert, ha et system for fangst og lagring av CO₂ eller andre former for karbonnøytral produksjon.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sikre en storstilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren, og legge frem en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en plan for hvordan øke satsingen på karbonlagring i jord og skog. Aktiv skogsdrift, beiting og bruk av grasressursene, økt bruk av fangvekster og biokull som jordforbedring må prioriteres i en slik plan.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre avgift på norsk kjøtt som klimatiltak.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre avgift på mineralgjødsel.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen innføre tilskudd for uttak av hogstavfall som stimulans til produksjon av biodiesel og bioenergi.

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen sørge for at klimamålene nås gjennom nasjonale utslippskutt, uten kjøp av kvoter fra EU.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen om ikke å benytte muligheten til å gjennomføre engangsoverføringen på om lag 6 millioner tonn utslippsenheter fra kvotepliktig til ikke-kvotepliktig sektor.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen avstå fra å ta i bruk bilaterale avtaler om kjøp av utslippsenheter for ikke-kvotepliktig sektor i EU-land som erstatning for utslippsreduksjoner i Norge.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen vurdere virkemiddelbruken i klimaplanen undervegs, og justere den ved behov, sett i lys av hvordan Norge ligger an til å nå klimamålet for 2030.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at all energibruk i Norge avkarboniseres. Det som kan elektrifiseres, skal elektrifiseres, og annen energibruk skal bli utslippsfri gjennom for eksempel hydrogen, ammoniakk eller biomasse.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen øke støtten til satsinger som karbonfangst og -lagring, havvind, hydrogen, batteriteknologi og grønn skipsfart, blant annet ved å gjennomføre en skattereform slik at det blir mer attraktivt å investere i klimavennlige næringer.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen sikre at etater som NVE og Miljødirektoratet kommer i gang med reformene av konsesjonssystemet for vindkraft slik at behovet for redusert miljøavtrykk og sterkere lokal forankring ivaretas.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen legge til grunn forurenser-betaler-prinsippet og at behovet for effektive utslippskutt av klimagasser skal ledsages av tiltak for høyest mulig sosial og geografisk rettferdighet for privatpersoner, samt tiltak som styrker konkurransevnen til norsk næringsliv.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan eksportbedrifter i ikke-kvotepliktig sektor kan få tilrettelagte støttetiltak for omstilling for å kompensere for eventuelle ulemper med ikke å være i kvotepliktig sektor, og for å sikre at eksportbedrifter i ikke-kvotepliktig sektor reduserer utslipp samtidig som de opprettholder sin konkurransekraft i forhold til bedrifter i kvotepliktig sektor.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen sette inn målrettede tiltak mot skipene med de største innenriks CO₂-utslippene.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen utarbeide bærekraftindikatorer i havbruksnæringen som stimulerer til lavere miljø- og klimaavtrykk fra før.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen videreutvikle trafikkløssystemet i havbruksnæringen med flere miljøindikatorer, både lusenivå, rømming og fiskehelse, og vurdere eventuelle endringer i systemet for å sikre at det er miljømessig forsvarlig.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen arbeide i IMO for å sikre nullutslipp i global skipsfart.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen stille krav til at offentlig innkjøp sikrer utnyttelse av sjøtransportens miljømessige fordeler.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunene har forutsigbar støtte for ekstrakostnader ved å stille lav- og nullutslippskrav i ferje- og hurtigbåt- og bussbud. Kostnadsnøkklene i inntektssystemet for fylkeskommunene må innrettes slik at de dekker de reelle kostnadene for lav- og nullutslipp for kollektivtrafikk i fylkene.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen legge fram et forslag til endring i regelverk for nettatiffer, slik at det blir lønnsomt å bruke landstrøm for skip i norske havner.

Forslag 27

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for at solkraft, vannkraft, havvind, vindkraft og biogass sees i sammenheng med behov for opprusting av kraftnettet i en samlet plan for fornybarutbygging.

Forslag 28

Stortinget ber regjeringen utarbeide en ambisiøs nasjonal strategi for havvind som blant annet inkluderer satsing på norsk leverandørindustri, et godt regelverk, attraktive rammebetingelser for investeringer og et tett samarbeid mellom Norge og EU.

Forslag 29

Stortinget ber regjeringen bidra til et forutsigbart og aktivt eierskap slik at Statkraft blir en spydspiss i utviklingen av fornybar energi i Norge og internasjonalt, og blir en industriell utvikler innen grønn hydrogen- og batterivirkosomhet og trekker med seg norsk leverandørindustri til utlandet.

Forslag 30

Stortinget ber regjeringen sikre at det utvikles modulbaserte bygg- og vedlikeholdsprodukter, og stille krav om at en større andel byggematerialer er modulba-

serte løsninger som enkelt kan demonteres og gjenbrukes.

Forslag 31

Stortinget ber regjeringen utarbeide systemer for å benytte eksisterende bygg som materialbanker.

Forslag 32

Stortinget ber regjeringen innføre klimakrav til materialer i teknisk forskrift, basert på livssyklusanalyser.

Forslag 33

Stortinget ber regjeringen stille krav om maskinlesbar produktinformasjon og tilpasse forskrifter (DOK/TEK) til de standardiserte produktdataalene.

Forslag 34

Stortinget ber regjeringen sikre at de midlene som blir overført fra nettatiffen til Enova, i sin helhet blir gjort tilgjengelig til energiltak i husholdningene gjennom Enova.

Forslag 35

Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi med mål om at alle offentlige anbud på bygge- og anleggsplasser i alle byggeprosjekter skal være utslippsfrie innen 2025. Strategien må ta opp i seg en løsning til kostnadsfordeling eller finansieringsmodell mellom stat og kommune for eventuelle merkostnader og innebære et virkemiddelapparat som ivaretar et bredt spekter av entreprenører.

Forslag 36

Stortinget ber regjeringen innføre plusskundeordning hvor flerbolighus kan bruke egenprodusert strøm, senest innen fremleggelse av statsbudsjettet for 2022.

Forslag 37

Stortinget ber regjeringen fjerne regulatoriske hindre for solkraft og lokalt produsert strøm.

Forslag 38

Stortinget ber regjeringen oppheve begrensninger på plussus, borettslag og nabolagsstrøm.

Forslag 39

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal handlingsplan for energieffektivisering i industri og transport.

Forslag 40

Stortinget ber regjeringen sikre et kompetanseløft i byggenæringen for å ta ut potensialet for energieffektivisering i bygg ved å:

- styrke fagutdanningen.

- utrede hvorvidt flere yrker bør lovreguleres, og om det må stilles tydeligere krav til fagkompetanse.
- utrede hvor godt dagens ordning med utstrakt bruk av egenkontroll fungerer, og om det er hensiktsmessig med mer bruk av uavhengig tredjepartskontroll.

Forslag 41

Stortinget ber regjeringen legge til rette for smart energibruk ved å stille krav om å utnytte ulike typer varmekilder og energilagringssystemer, som fjernvarme, spillvarme, batteri og ulike typer termiske løsninger, der det ligger til rette for det.

Forslag 42

Stortinget ber regjeringen legge fram planen for hvordan vi skal frigjøre 10 TWh i bygg innen 2030, se- nest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Forslag 43

Stortinget ber regjeringen sette et mål om å halvere energibruken i bygg innen 2050, og iverksette tiltak for å nå denne målsettingen.

Forslag 44

Stortinget ber regjeringen sikre at minimum 300 mill. kroner blir utbetalt til energitiltak i husholdningene gjennom Enova, frem til en konkret nedtrappingsplan for energibruken i bygg er utarbeidet og godkjent av Stortinget.

Forslag 45

Stortinget ber regjeringen stille krav om at all bynær busstrafikk skal gå på nullutslippsløsninger eller biogass innen 2028.

Forslag 46

Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal plan for elektrifisering av transportsektoren med målrettede virkemidler som bidrar til forutsigbarhet og effektive utslippskutt.

Forslag 47

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal elektrisk transportplan og elektrifiseringsstrategi, som en del av Nasjonal transportplan.

Forslag 48

Stortinget ber regjeringen legge myndigheten til å opprette og bestemme størrelsen på nullutslippssoner til kommunene, uavhengig av om veiene er kommunale, fylkeskommunale eller statlige. Sonene skal opprettes i tett dialog med næringsliv og innbyggere, samt Statens vegvesen og fylkeskommuner i de tilfeller hvor statlig og fylkeskommunalt veinett blir berørt.

Forslag 49

Stortinget ber regjeringen stille krav til at utenlandske kjøretøy som utfører kommersiell godstransport på vei må fylle kravene til eurostandard 6 som et minimum, som også vil gjelde for norskregistrerte biler.

Forslag 50

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det blir lønnsomt og attraktivt å frakte gods med utslippsfrie lastebiler, og rapportere tilbake til Stortinget på eget vis.

Forslag 51

Stortinget ber regjeringen innføre midlertidig fritak fra alle flyplassavgifter for elfly.

Forslag 52

Stortinget ber regjeringen sørge for at elfly får fritak fra passasjeravgiften.

Forslag 53

Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova og Avinor utarbeider en plan som vil sikre at flyplassene på kortbanenettet er ladeklare innen 2025.

Forslag 54

Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommunene som nå har ansvaret for kortbanenettet, får mulighet til å stille krav om bruk av lav- og nullutslipps-teknologi på kortbanenettet når teknologien er på plass.

Forslag 55

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre et krav til energieffektivitet og nullutslipp ved alle offentlig innkjøp av flystrekninger. Det benyttes utviklingskontrakter for å bidra til å utvikle nullutslippsløsninger, som i fergesektoren.

Forslag 56

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre CO₂-avgift på bruk av drivstoff i norsk luftrom og mellom norske flyplasser.

Forslag 57

Stortinget ber regjeringen utrede et opptrappingskrav til bruk av 100 pst. biodrivstoff i all flytransport i Norge i 2030.

Forslag 58

Stortinget ber regjeringen om at forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåer også innføres for mindre og mellomstore byområder og tettsteder og ber om at dette må følges opp i kommende Nasjonal transportplan.

Forslag 59

Stortinget ber regjeringen styrke tiltakene som legger til rette for nullutslippskjøretøy i hele landet og at la-demulighetene styrkes for dem uten fast parkering i by-ene.

Forslag 60

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonal budsjett 2021 komme med forslag til hvordan vi kan øke salget av elbåter i fritidssegmentet.

Forslag 61

Stortinget ber regjeringen sørge for at det kommunefordelte klimagassregnskapet videreutvikles til et enda bedre verktøy for kommunene.

Forslag 62

Stortinget ber regjeringen gjennomgå og styrke plan- og bygningsloven og underliggende forskrifter som klimaverktøy, og oppfordre kommuner til å stille klimakrav i reguleringsplaner.

Forslag 63

Stortinget ber regjeringen sikre at kommuner som ønsker det, får hjemmel til å pålegge betaling også på private parkeringsarealer.

Forslag 64

Stortinget ber regjeringen opprette et nytt målrettet samarbeidsprogram mellom staten og storbyene om bruk og utvikling av nye virkemidler for å få ned klimagassutslippene.

Forslag 65

Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal elektrisk transportplan for å legge til rette for at virkemidlene blir forutsigbare og målrettet, slik at ladeinfrastruktur, produksjons- og nettkapasitet, og kostnader bidrar til å nå målet om elektrifisering av transportsektoren.

Forslag 66

Stortinget ber regjeringen gjennomgå regelverket for leasing for å sikre at ulike skatteregler i personbilmarkedet og næringsmarkedet ikke er et hinder for å nå målet om at nybilsalget skal være nullutslipp i 2025.

Forslag 67

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at det offentlige kjøper nullutslippsbiler og mindre varebiler fra senest 2022 og komme tilbake til Stortinget senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 68

Stortinget ber regjeringen snarest revidere regelverket for effekttariffer i nettleien og anleggsbidrag med

sikte på å gjøre hurtiglading kommersielt lønnsomt i hele landet.

Forslag 69

Stortinget ber regjeringen innfri løftene og få på plass en nasjonal støtteordning for lading i borettslag og sameier.

Forslag 70

Stortinget ber regjeringen utarbeide en konkret plan for omstilling til nullutslipp på tyngre kjøretøy.

Forslag 71

Stortinget ber regjeringen utrede og iverksette tiltak for å øke bruken av elektriske varebiler og lastebiler.

Forslag 72

Stortinget ber regjeringen innføre krav som sikrer nullutslipp i offentlige kjøp av personbiler og lette varebiler fra 2022.

Forslag 73

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et samarbeide med de største byene for å legge til rette for at de innfører krav til nullutslippstransport i leveranser fra 2022, for all transport der nullutslippskjøretøy er tilgjengelig.

Forslag 74

Stortinget ber regjeringen om å sikre at palmeolje og soya og andre råstoffer med høy avskogingsrisiko utelukkes fra norsk biodrivstoffpolitikk.

Forslag 75

Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig plan for bruk av de knappe bioressursene våre, som viser hvor mye som kan høstes på bærekraftig vis, uten at det svekker naturens opptak og lagring av CO₂.

Forslag 76

Stortinget ber regjeringen sørge for at all bruk av biodrivstoff skal være avansert biodrivstoff, og ikke bare 'i hovedsak'. I tråd med dette avskaffes dobbelttelling av avansert biodrivstoff.

Forslag 77

Stortinget ber regjeringen sørge for at kommuner tillegger klimahensyn stor vekt i kommunal virksomhet.

Forslag 78

Stortinget ber regjeringen utarbeide metoder og verktøy som gjør det enkelt for kommuner å vurdere og gjennomføre tiltak som bidrar til å redusere utslipp.

Forslag 79

Stortinget ber om at regjeringen sørger for at kommuner tillegges klimahensyn stor vekt i kommunal virksomhet.

Forslag 80

Stortinget ber om at regjeringen utarbeider metoder og verktøy som gjør det enkelt for kommuner å vurdere og gjennomføre tiltak som bidrar til å redusere utslipp.

Forslag 81

Stortinget ber regjeringen sørge for at det kommunefordelte klimagassregnskapet videreutvikles til et enda bedre verktøy for kommune.

Forslag 82

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at kommunene kan utvikle klimabudsjett slik at de kan sette seg konkrete og forpliktende klimamål og utvikle bedre ordninger for å rapportere utslipp.

Forslag 83

Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes mulighet til å innføre egne klimatiltak i transportsektoren, som for eksempel nullutslippssoner og større lokalt selvstyre i parkeringspolitikken.

Forslag 84

Stortinget ber regjeringen legge til rette gjennom regelverket at kommunene sikrer at grønne og trivelige gater og byrom bidrar til overvannshåndtering i møte med klimaendringer.

Forslag 85

Stortinget ber regjeringen sikre en mer treffsikker klimastatistikk for kommunene, som publiseres påfølgende kalenderår.

Forslag 86

Stortinget ber regjeringen om at tilskuddsordningen Klimasats videreføres fram til 2030, på minst samme nivå som i 2020.

Forslag 87

Stortinget ber regjeringen sørge for at hensynet til natur og klima tillegges større vekt i plan- og bygningsloven.

Forslag 88

Stortinget ber regjeringen på egnet måte stille tydelige forventninger til kommunene om å fullt ut utnytte mulighetene til å stille klimakrav i reguleringsplaner for blant annet å sikre fossilfrie og etter hvert utslippsfrie bygge- og anleggsplasser.

Forslag 89

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at all statlig bygg- og transportvirksomhet m.m. skal bli fossilfri.

Forslag 90

Stortinget ber regjeringen i handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp, innføre krav om at all statlig virksomhet skal være fossilfri, og tidfeste mål for når statens egen virksomhet skal være utslippsfri. Planen må innrettes slik at de mest miljøvennlige leverandørene premieres i konkurranse om oppdrag for det offentlige.

Forslag 91

Stortinget ber regjeringen innføre merkeordning av alle komponenter i bygg slik at det bli mulig å gjenbruke komponentene.

Forslag 92

Stortinget ber regjeringen om å revurdere kommunens hjemmel til å stille krav om fossil- og utslippsfri byggeplass, og dersom det likevel ikke er en hjemmel, gjøre nødvendige justeringer av plan- og bygningsloven slik at kommuner kan stille et slikt krav.

Forslag 93

Stortinget ber regjeringen igangsette piloter også på utslippsfrie byggeplasser i transportsektoren.

Forslag 94

Stortinget ber regjeringen sørge for at staten inngår avtaler med næringslivet med egne årlige prosentmål for reduksjon av nye råmaterialer.

Forslag 95

Stortinget ber regjeringen stille krav om at nye bygg og anlegg bygges med klimavennlige materialer og designes for lavt energibruk og gjenbruk, samt legge opp til at byggeplasser blir utslippsfrie.

Forslag 96

Stortinget ber regjeringen sørge for at forbrukere og innkjøpere får informasjon om hvor mye ressurser som er brukt for å lage et produkt, hvor store utslipp av klimagasser det står for, eventuelle skadelige miljøgifter og hvordan arbeidsforholdene er for de som lager produktene.

Forslag 97

Stortinget ber regjeringen utrede konkrete virkemidler for hvordan Norge kan realisere 8–10 nye fangstanlegg innen 2030.

Forslag 98

Stortinget ber regjeringen utvide og styrke produsentansvaret slik at produsentene betaler en større andel av kostnadene for håndtering av plastavfall og komme tilbake med forslag til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet.

Forslag 99

Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med varslet ny strategi for sirkulær økonomi særlig vurdere tiltak og virkemidler som kan øke materialgjenvinning av plast og redusere mengden plast i restavfallet.

Forslag 100

Stortinget ber regjeringen om å utrede avgift på plastemballasje som ikke gjenvinnes, tilsvarende avgiften som er innført i EU. Avgiften bør stimulere bruk av resirkulert og fornybart plastråstoff.

Forslag 101

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre virkemidler som stimulerer til en mer bærekraftig kjøttproduksjon basert på bruk av lokale ressurser, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

Forslag 102

Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag til støtteordninger for å stimulere til mer grøntproduksjon i Norge i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

Forslag 103

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene med forslag til vridning av støtteordninger fra importerte førråstoffer til økt bruk av utmarksbeite.

Forslag 104

Stortinget ber regjeringen forbedre utslippsregnskapet for jordbruket.

Forslag 105

Stortinget ber regjeringen utrede belønningssystemer for økt karbonlagring på det enkelte gårdsbruk i Norge, for å mobilisere bønder som ønsker å bidra, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

Forslag 106

Stortinget ber regjeringen sikre at råstoff prioriteres til før der det er mulig, og at råstoff som ikke kan brukes til før, blir brukt til energiproduksjon, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

Forslag 107

Stortinget ber regjeringen innføre føringer i produksjons- og detaljistledd som får ned matsvinnet hos forbruker, slik som bedre emballasjeløsninger og mindre forpakninger.

Forslag 108

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre virkemidler for å redusere bruken av soya og komme tilbake til Stortinget med forslag i forbindelse med statsbudsjettet.

Forslag 109

Stortinget ber regjeringen legge fram en årlig rapport for Stortinget om tiltak for utslippskutt i jordbrukssektoren, som inkluderer tiltak som ikke fanges opp av det offisielle utslippsregnskapet.

Forslag 110

Stortinget ber regjeringen sikre at matkasteloven som regjeringen utarbeider forplikter hele verdikjeden til å forebygge matsvinn, og at deltagelse i bransjeavtalen for matsvinn gjøres obligatorisk for alle relevante deler av bransjen.

Forslag 111

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at tiltak i landbrukssektoren som bidrar til energieffektivisering og redusert utslipp i bygg og landbruksmaskiner skal få støtte over Enova.

Forslag 112

Stortinget ber regjeringen sikre bedre bærekraft i landbruket gjennom økt tilskudd til bruk av utmarksbeite, setring, klimatilpasning og investering i jord.

Forslag 113

Stortinget ber regjeringen sikre gode ordninger for industrielle lån, tilskudd og risikoavlastning innen bioøkonomi.

Forslag 114

Stortinget ber regjeringen legge til rette for skogkulturtiltak for å sikre fornying, karbonbinding og et fremtidig ressursgrunnlag for industrien og utarbeide et belønningssystem som gjør det lønnsomt for bønder og skogeiere å drive slik at den naturlige karbonlagringen i jordsmonnet øker.

Forslag 115

Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt mål og en strategi for å øke den naturlige karbonlagringen i alle sektorer, norsk natur og landskap.

Forslag 116

Stortinget ber regjeringen utarbeide en strategi med delmål og virkemidler for ulike sektorer og naturtyper, der både arealforvaltning, tiltak i skog- og jordbruk og restaurering av natur inngår.

Forslag 117

Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en naturkur som en omfattende utredning som gir beslutningsgrunnlaget vi trenger for å sikre karbonlagrene i norsk natur. Utredningen bør sammenstille kunnskap og foreslå løsninger som ser klima og naturmangfold i sammenheng, og fremmer begge.

Forslag 118

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at naturbaserte løsninger på klimakrisen økes, blant annet ved å bevare og forbedre naturlige karbonlagre som myrer og våtmarker, øke karbonlagringen i matjord, reetablere tareskog og øke rotasjonstiden i skogbruket.

Forslag 119

Stortinget ber regjeringen legge fram en konkret strategi innen utgangen av 2022, med nødvendige juridiske begrensninger, for å hindre nedbygging av myr.

Forslag 120

Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes rolle og kompetanse i natur- og klimaarbeidet, med særlig vekt på bærekraftig arealforvaltning.

Forslag 121

Stortinget ber regjeringen om at effekten av karbonlagring og -opptak for hele økosystemet legges til grunn når klimanytten av tiltak i skog og andre økosystemer vurderes, og at den totale effekten for klima og naturmangfold skal være positiv for at de skal iverksettes. Og at det legges til grunn for tiltak med faglig uenighet rundt klimanytten og negativ effekt på naturmangfoldet, at føre-var-prinsippet skal gjelde, og at utvikling av kunnskapsgrunnlaget må prioriteres.

Forslag 122

Stortinget ber regjeringen utarbeide mekanismer som gjør at utbyggere som bygger ned skog, jord eller annen natur, skal kompensere for det ved å restaurere natur andre steder gjennom et såkalt naturbidrag og komme tilbake til Stortinget med et forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 123

Stortinget ber regjeringen utarbeide et belønningssystem i skog- og jordbruket som gjør det lønnsomt for bønder og skogeiere å drive på en måte som gjør at den naturlige karbonlagringen i jordsmonnet øker.

Forslag 124

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av naturrisiko for norsk økonomi etter modell fra Klimarisikoutvalget.

Forslag 125

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal plan for å opprettholde og restaurere natur i tråd med internasjonale forpliktelser.

Forslag 126

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan norske statlig eide selskaper skal redusere naturrisiko for sin virksomhet, i tråd med FNs bærekraftsmål.

Forslag 127

Stortinget ber regjeringen intensivere arbeidet med å redde truede norske arter og naturtyper.

Forslag 128

Stortinget ber regjeringen utarbeide rapporteringsrutiner slik at kommunal rapportering gjennom KOSTRA inkluderer arealregnskap og oversikt over eventuell konvertering av natur, samt at det utarbeides et nasjonalt naturbudsjett basert på innrapporterte data.

Forslag 129

Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en konkret plan for opptrapping av CO₂-avgiften fram mot 2030 for å sikre forutsigbarhet.

Forslag 130

Stortinget ber regjeringen på egnet måte stille tydelige forventninger til kommunene om å fullt ut utnytte mulighetene til å stille klimakrav i reguleringsplaner.

Forslag 131

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om eget klimamål for skogens CO₂-opptak slik at dette ikke svekker arbeidet med å kutte fossil energibruk.

Forslag 132

Stortinget ber regjeringen utrede en klimaplan for offentlig sektor, med forslag til hvordan man skal kutte utslipp fra politi, brannvesen, sykehus, Nav, fengsler osv.

Forslag 133

Stortinget ber regjeringen håndheve forbudet mot faking og andre utslipp (som NMVOC) og iverksette tiltak for å sikre dette og rapportere tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forslag 134

Stortinget ber regjeringen utrede og etablere et system for differansekontrakter, som et supplement til Enova.

Forslag 135

Stortinget ber regjeringen endre Statnetts mandat til også å legge til rette for elektrifisering og næringsutvikling.

Forslag 136

Stortinget ber regjeringen etablere et system med årlige konsesjonsutlysninger for havvind etter havnergiloven, basert på kartlegging av både naturpåvirkning og vindforhold.

Forslag 137

Stortinget ber regjeringen styrke kartleggingen av havbunnen gjennom MAREANO, spesielt i de områdene i Nordsjøen som er egnet for bunnfast havvind.

Forslag 138

Stortinget ber regjeringen styrke overvåkingen og kartleggingen av sjøfugl i områder som er aktuelle for havvindutbygging gjennom SEAPOP/SEATRACK-programmet.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 139*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at petroleumsselskapene integrerer klimarisiko i sine investeringsbeslutninger og i sin ordinære virksomhet og rapporterer på dette.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 140*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for å bygge ut vindkraft på steder der det er gode vindforhold og lokal aksept, i tråd med våre posisjoner i vindkraftmeldingen fra høsten 2020, og ha en storsatsing på flytende havvind.

Forslag 141

Stortinget ber regjeringen sikre at konsesjonssystemet er dimensjonert for å levere miljømessig gode konsesjoner for sol-, vann- og vindkraftprosjekter i takt med forventet forbruksutvikling.

Forslag 142

Stortinget ber regjeringen inngå forpliktende klimapartnerskap med særskilt utsatte næringer. Disse avtalene skal være på plass tidlig og før CO₂-avgiften trappes opp. Disse klimaavtalene skal med en opptrappingsplan ta hensyn til industriens konkurransekraft.

Forslag 143

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at tiltakene i klimapartnerskapene skal stå i forhold til det næringene bidrar med, og skal ta hensyn til det som trengs for å kutte utslipp av klimagasser, bevare arbeidsplasser og drive fram ny teknologi. Tiltakene finansieres over de årlige statsbudsjettene.

Forslag 144

Stortinget ber regjeringen videreføre kompensasjonsordningen for fiskerinæringen til det foreligger tilfredsstillende alternative løsninger eller forpliktende avtaler.

Forslag 145

Stortinget ber regjeringen utvikle et eget konsesjonsregime for oppdrett til havs med strenge krav til bærekraft og sameksistens mellom ulike næringer til havs.

Forslag 146

Stortinget ber regjeringen legge til rette for utbygging av mer ren energi og infrastruktur gjennom en samlet plan for norsk vannkraft, vindkraft og andre energiutbygginger som krever konsesjon.

Forslag 147

Stortinget ber regjeringen gradvis redusere fordelene på de dyreste elbilene, og øke CO₂-komponenten for nye bensin- og dieslbiler for å nå målet om at det bare skal selges nullutslippsbiler innen 2025.

Forslag 148

Stortinget ber regjeringen redusere veibruksavgift med en geografisk differensiering, slik at bensin- og dieselprisen har liten eller ingen økning i distriktene, men noe større i sentrale strøk hvor det finnes bedre utbygd kollektivtransport. Avgiftsøkningen vil ikke være lineær, men være lavere i starten av perioden og øke etter hvert som utslippsfrie biler blir mer aktuelle alternativer over hele landet.

Forslag 149

Stortinget ber regjeringen om å legge til grunn at behovet for og virkningsgraden av kompensasjonsordninger for CO₂-avgiften skal evalueres innen 2025 for å måle effekten av utslippsreduksjon.

Forslag 150

Stortinget ber regjeringen legge til rette for i samarbeid med næringen, sikre at utslippene fra olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel kuttes med 50 prosent innen 2030 og til netto null i 2050, målt mot 2005.

Forslag 151

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at elektrifisering på norsk sokkel skal så langt som mulig, skje med havvind, balansert med kraft fra (og til) land. Det bør være et langsiktig mål at det produseres like mye kraft på sokkelen som sokkelen selv bruker. Dette må imidlertid ikke forsinke arbeidet med elektrifisering.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:*Forslag 152*

Stortinget ber regjeringen få på plass og iverksette kondemneringsordningen for utrangerte offshorefartøy.

Forslag 153

Stortinget ber regjeringen jobbe for at norsk nærskipsfart har like konkurransevilkår som andre land i EU, og ber om at de kommer tilbake med forslag på hvordan vi kan sikre at CO₂-avgiften ikke på noe tidspunkt overstiger kvoteprisen i EU.

Forslag 154

Stortinget ber regjeringen fastslå at det ikke skal være nullutslippssoner som hindrer folk i å kjøre sin bensin- eller dieselbil i deler av norske byer.

Forslag fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 155*

Stortinget ber regjeringen øke reklamasjonsretten på ny bolig fra fem til ti år i bustadsoppføringslova for å sikre lengre holdbarhet på materialer.

Forslag 156

Stortinget ber regjeringen utrede insentiv i byggeforskriftene til å bruke varmpumper til oppvarming og komme tilbake til Stortinget med forslag.

Forslag 157

Stortinget ber regjeringen inngå et forpliktende samarbeid med aktørene innenfor næringstransport for å få på plass løsninger som gir muligheter innenfor tungtransport, og ta opp igjen forhandlingene om et CO₂-fond for næringstransporten.

Forslag 158

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en plan for å elektrifisere, innføre hydrogentog eller hybridløsninger på alle jernbanestrekninger der det i dag går dieseltog.

Forslag 159

Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan vi skal nå målet om at 30 pst. av godstransporten med lastebil over 300 km skal flyttes til sjø og bane

innen 2030. Planen skal legges fram for Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 160

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å reforhandle Chicago-konvensjonen, slik at det blir mulig å øke avgiftene på internasjonal luftfart.

Forslag 161

Stortinget ber regjeringen snarest iverksette det vedtatte fritaket i bomringen for tunge kjøretøy på biogass og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert budsjett.

Forslag 162

Stortinget ber regjeringen redusere importkvotene på landbruksvarer.

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 163*

Stortinget ber regjeringen etablere et grønt investeringsselskap som skal bidra til strategiske investeringer og langsiktige lån i selskap som satser på klimavennlige løsninger og produkter, basert på grønt fornybart karbon.

Forslag 164

Stortinget ber regjeringen legge fram en melding for hvordan man kan sikre beredskapen i et samfunn som i stadig større grad skal elektrifiseres.

Forslag 165

Stortinget ber regjeringen opprette et «Bionova», et klimafond på 10 mrd. kroner for landbruket, hvor utøvere kan søke støtte til omlegging av produksjon og drift slik at klimautslippene reduseres per produsert enhet. Fondet skal også bidra til å finansiere tiltak for økt binding av CO₂ i skog og jord.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 166*

Stortinget ber regjeringen om at det skal dokumenteres for hvert enkelt tiltak som har klima som begrunnelse, hvor store utslippskuttene vil være.

Forslag 167

Stortinget ber regjeringen om å følge prinsippet om å prioritere de tiltakene som gir størst utslippskutt til lavest mulig pris i gjennomføringen av klimapolitikken.

Forslag 168

Stortinget ber regjeringen om at det legges til rette for å kunne bruke kvotefleksibiliteten når det etter en

kost-nytte-analyse er mer lønnsomt enn å gjennomføre tiltak i Norge.

Forslag 169

Stortinget ber regjeringen om å harmonisere verdien av stående skog med EU.

Forslag 170

Stortinget ber regjeringen sette i gang et påskogsprosjekt som gjør at Norge innen 2030 kan bokføre maksimalt tillatt karbonopptak fra nyplanting i tråd med regelverket i LULUCF.

Forslag 171

Stortinget ber regjeringen komme med forslag om hvordan sektorer eller næringer som ikke har mulighet for å skifte til alternativ teknologi, kan skjermes for økt CO₂-avgift.

Forslag 172

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at bilen skal være et attraktivt transportmiddel for folk i både by og bygd.

Forslag 173

Stortinget ber regjeringen sikre at det ikke innføres forbud mot import av bensin- og dieslbiler, verken nye eller brukte.

Forslag 174

Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre krav til nullutslippsbiler i offentlige innkjøp av person- og varebiler.

Forslag 175

Stortinget ber regjeringen om at drivstoffavgift for varebil og tungtransport, der det ikke finnes lavutslippsalternativ, harmoniseres med avgifter innen EØS-området.

Forslag 176

Stortinget ber regjeringen fastslå at økninger i CO₂-avgiften kompenseres gjennom redusert veibruksavgift slik at avgiftsbyrden på drivstoff ikke øker.

Forslag 177

Stortinget ber regjeringen om ikke å innføre skattlegging på private parkeringsplasser eller fordel av tilgang på parkeringsplass hos arbeidsgiver.

Forslag 178

Stortinget ber regjeringen sikre drivstoff til eldre biler ved at det innføres 98E0 som sikringsstandard for bensin.

Forslag 179

Stortinget ber regjeringen være teknologinøytrale i utformingen av virkemiddelapparatet.

Forslag 180

Stortinget ber regjeringen kompensere for eventuell økt CO₂-avgift på flybilletter på innenlands flytrafikk.

Forslag 181

Stortinget ber regjeringen utrede reduksjonsplikt som en teknologinøytral metode for å redusere klimagassutslipp fra veitrafikken.

Forslag 182

Stortinget ber regjeringen om å sette teknologinøytrale mål og ikke favorisere enkelte teknologier.

Forslag 183

Stortinget ber regjeringen føre en offensiv skogbrukspolitikkk der man benytter skog fullt ut for å oppnå Norges forpliktelser om klimagassutslipp.

Forslag 184

Stortinget ber regjeringen om at vitenskapelig dokumenterbar effekt som bidrar til å redusere utslipp av klimagasser eller øke opptak av karbon i jord skal synliggjøres i regjeringens årlige rapportering til Stortinget.

Forslag 185

Stortinget ber regjeringen om ikke å redusere innhold av rødt kjøtt fra offentlig innkjøp av mat og serveringstilbud.

Forslag 186

Stortinget ber regjeringen slå fast at økt skattelegging av norsk kjøttproduksjon ikke skal gjennomføres som en del av klimapolitikken.

Forslag 187

Stortinget ber regjeringen sørge for en CO₂-pris som ikke overstiger kvoteprisen i markedet på noe tidspunkt, men heller har som mål å harmonisere med kvoteprisen.

Forslag 188

Stortinget ber regjeringen etablere en miljøavtale med berørte næringer for etablering av et CO₂-fond.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 189

Stortinget ber regjeringen ved oppdatering av klimaloven legge fram en vurdering av hvilke konsekvenser det vil ha at Norges mål for 2050 er et mål om et «lavutslippssamfunn» framfor et «klimanøytralt samfunn», samt et forslag til hvordan opptak i skog og land-

arealer kan inkluderes i Norges klimamål for 2030 og 2050.

Forslag 190

Stortinget ber regjeringen om å redegjøre for hvordan de ulike endringene i strukturen i EUs klimaregelvek vil kunne påvirke de norske klimamålene og gjennomføringen av disse.

Forslag 191

Stortinget ber regjeringen utrede en avtalebasert ordning for reduksjon av klimagassutslippene fra norske skip, hvor rederne forplikter seg til å halvere utslippene av klimagasser innen 2030 i forhold til utslippene i 2005 og hvor CO₂-avgiften settes lik EUs kvotepris når avtalen trer i kraft.

Forslag 192

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for bygging av 10 000 hurtigladere over hele landet innen 2030, og innen utgangen av 2022 ha en plan for utrulling av fyllestasjoner for hydrogen og biogass.

Forslag 193

Stortinget ber regjeringen sørge for at det er rom for overgangsordninger når det stilles krav om utslippsfrie løsninger i offentlige ferger og hurtigbåtanbud, og at merkostnader i den forbindelse dekkes av staten.

Forslag 194

Stortinget ber regjeringen føre en klimapolitikk som balanserer Parisavtalens målsetninger om å redusere klimautslipp, og forutsetningen om at dette ikke skal gå på bekostning av matproduksjon og målet om matsikkerhet og bekjempelse av sult.

Forslag 195

Stortinget ber regjeringen innføre beregningsmetoder ved rapportering av våre utslippsforpliktelser som skiller mellom utslipp av kortlivede og langlivede klimagasser.

Forslag 196

Stortinget ber regjeringen inkludere tiltak for å redusere klimagassutslipp eller øke opptak av karbon i jord i regjeringens årlige rapportering til Stortinget dersom tiltakene har vitenskapelig dokumenterbar klimaeffekt. Dette gjelder også tiltak som foreløpig ikke har en ferdigutviklet bokføringsmetodikk i Norges offisielle klimaregnskap.

Forslag 197

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for hvordan skogen i større grad kan brukes i klimasammenheng, og presentere tiltak for kraftig økning av det

langsiktige opptaket av karbon på norske skogarealer, skogplanting på nye arealer og hvordan råstoff fra skogen kan bidra til å kutte klimautslipp i andre sektorer. Planen må innebære en utredning av hvilke verdiskapingstiltak og konkrete klimatiltak som gjør at skogen utnyttes optimalt for å nå våre langsiktige klimamål, og hvordan disse kan settes i verk.

Forslag 198

Stortinget ber regjeringen etablere en tilskuddsordning for planting av skog i klimasammenheng, for å øke skogens CO₂-opptak.

Forslag 199

Stortinget ber regjeringen avvise et generelt mål om å tredoble CO₂-avgiften innen 2030. Innretning og eventuell økning av CO₂-avgift og kompenserende tiltak bestemmes i de årlige budsjettene.

Forslag 200

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med aktuelle næringer og komme frem til konkrete løsninger og realistiske målsetninger basert på tilgjengelige virkemidler for de enkelte sektorene.

Forslag 201

Stortinget ber regjeringen om å forhandle fram og inngå avtaler med ulike sektorer med mål og virkemidler tilsvarende som for landbruket, der dette er hensiktsmessig.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 202

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at CO₂-avgiften på sokkelen skal økes til minst samme nivå som den generelle CO₂-avgiften, uavhengig av kvoteprisen.

Forslag 203

Stortinget ber regjeringen øke klimamålet til å redusere Norges totale utslipp med minst 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 1990.

Forslag 204

Stortinget ber regjeringen øke klimamålet til at Norge skal være fossilfritt innen 2040, og legge fram en plan som viser hvordan vi kan oppnå negative utslipp innen 2040. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til oppdatert utslippsbudsjett i tråd med Stortingets vedtak om klimamål.

Forslag 205

Stortinget ber regjeringen utrede og foreslå en modell for såkalt karbonavgift til fordeling, der provenyet fra den økte CO₂-avgiften på bensin og diesel betales ut

igjen til alle innbyggere som en klimabelønning. Det skal tas geografiske og sosiale fordelingshensyn i graderingen av utbetalingen.

Forslag 206

Stortinget ber regjeringen sørge for en forutsigbar opptrapping av miljøavgifter, og en bruk av inntektene fra avgiften, som sikrer nødvendig effekt og samtidig oppslutning i befolkningen til miljøavgifter som klimapolitisk virkemiddel, og som oppleves sosialt og geografisk rettferdig.

Forslag 207

Stortinget ber regjeringen kartlegge utslipp fra bunntråling i Norge, og komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å redusere disse utslippene i forbindelse med nasjonalbudsjettet for 2022.

Forslag 208

Stortinget ber regjeringen sikre fortgang i utredningen av konkrete krav til utslippskutt fra havbruksfartøy, offshorefartøy og fraktesfartøy, som fremdeles er likelydende med handlingsplanen for grønn skipsfart fra 2019, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert budsjett 2021.

Forslag 209

Stortinget ber regjeringen gi svært begrenset mulighet til unntak fra utslippskravene for havbruksfartøy, offshorefartøy og fraktesfartøy.

Forslag 210

Stortinget ber regjeringen innføre krav om full elektrifisering eller bruk av fornybart drivstoff i nye konsekvensjoner til oppdrettsnæringen.

Forslag 211

Stortinget ber regjeringen om å utrede og innføre CO₂-avgift på bruk av drivstoff i all konsesjonsbelagt virksomhet (petroleumsrelatert virksomhet, havbruk og fiske), samt all annen skipsfart i norske farvann. Det gis mulighet for næringen til å inngå en avtale med staten, etter modell fra Næringslivets NO_x-fond som et alternativ til en slik CO₂-avgift.

Forslag 212

Stortinget ber regjeringen om at krav om nullutslipp fra turistskips- og ferger i verdensarvfjordene innføres så raskt som mulig, slik at næringen får tid til å omstille seg til kravet trer i kraft senest innen 2026.

Forslag 213

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for utvidelse av kravene om nullutslipp av klimagasser også

til andre norske fjorder, i tråd med stortingsvedtaket fra 2018 om utslippskrav for alle fjorder.

Forslag 214

Stortinget ber regjeringen om at krav om lav- og nullutslipp for ferger og hurtigbåter forskriftsfestes, med svært begrenset mulighet til unntak fra kravene. For ferger bør kravet være nullutslipp. Kravene bør innføres så raskt som mulig, senest i hhv. 2023 og 2025, som foreslått i klimameldingen (Meld. St. 13 (2020–2021)).

Forslag 215

Stortinget ber regjeringen om at krav om lav- og nullutslippsløsninger i offentlige innkjøp av sjøtransporttjenester forskriftsfestes og innføres senest i 2023.

Forslag 216

Stortinget ber regjeringen fjerne dokumentavgiften ved totalrehabilitering og når deler av bygget består.

Forslag 217

Stortinget ber regjeringen utrede hvite sertifikater eller energispareforpliktelser, som er grønne sertifikater for energisparing.

Forslag 218

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre et eget energispareprogram i sameier og borettslag og for lavinntekts familier og leietakere. Utredningen skal vurdere økonomisk støtte og energilån for å gjennomføre enøktiltak.

Forslag 219

Stortinget ber regjeringen utrede en belønningsordning for kommunene etter hvor mange kWh de har spart i egen bygningsmasse. Ordningen må være enkel og ubyråkratisk og også belønne de kommuner som tidligere har gjennomført energitiltak.

Forslag 220

Stortinget ber regjeringen gjennomføre egnet prøveprosjekt der man i et område gjennomfører energi- og effektreduserende tiltak som alternativ til oppgradering av lokal trafo og linjenett. Dette kan redusere energiutgiftene for den enkelte husholdningen, og samtidig redusere nettleien for alle husholdninger.

Forslag 221

Stortinget ber regjeringen innføre krav til nesten nullenerginivå i byggeforskriftene i 2021 hvor krav til energibruk reduseres med 40–60 prosent sammenlignet med dagens kravsnivå.

Forslag 222

Stortinget ber regjeringen innføre krav til nullenergi eller plusshus i byggeforskriftene innen 2030.

Forslag 223

Stortinget ber regjeringen innføre et mål om at trafikken i de store byene reduseres med minst 40 pst. innen 2030.

Forslag 224

Stortinget ber regjeringen sikre at prosjektene i NTP bidrar til raske utslippskutt og miljøforbedringer og baseres på kunnskap om blant annet nyskapt trafikk og klimakonsekvenser av bygging og arealbruksendringer.

Forslag 225

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen handlingsplan for nullutslipp i lufta og rapportere tilbake til Stortinget innen statsbudsjettet for 2022.

Forslag 226

Stortinget ber regjeringen stanse Avinors bonusordninger til nye langdistanseruter og flyselskap som har passasjervekst, og i stedet bruker disse pengene på elfly-satsing og belønning av de selskapene som vil delta i utvikling av dette.

Forslag 227

Stortinget ber regjeringen avvikle ordninger som subsidierer flyselskapene, slik som taxfree.

Forslag 228

Stortinget ber regjeringen avvikle lojalitetsprogrammer som bonuspoeng.

Forslag 229

Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinors mandat må tydeliggjøres slik at selskapet ikke skal jobbe for trafikkvekst.

Forslag 230

Stortinget ber regjeringen endre passasjeravgiften til en flyseteavgift, så det blir mer lønnsomt å fylle alle flyets seter.

Forslag 231

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en progressiv flypassasjeravgift som øker jo flere flyvninger man tar i året. Nødvendige flyvninger på kortbanenettet skal skjermes.

Forslag 232

Stortinget ber regjeringen utrede virkemidler for å gjøre luksusforbruk av klimagassutslipp dyrere, slik som

å innføre høy CO₂-avgift på drivstoff til yachter og bruk av privatfly.

Forslag 233

Stortinget ber regjeringen utrede en flyavløsningsavgift på strekninger med togtilbud og der toginvesteringer kan erstatte fly fullstendig, etter modell fra ferjeavløsningsavgift.

Forslag 234

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om økt flypassasjeravgift på flygninger mellom de store byene i Sør-Norge hvor det finnes gode alternativer til fly.

Forslag 235

Stortinget ber regjeringen løfte byenes rolle som en av hovedprioritetene i det internasjonale klimaarbeidet sammen med bevaring av regnskog og fornybar energi.

Forslag 236

Stortinget ber regjeringen innføre parkeringsavgift for ansatte på alle statlige arbeidsplasser, som høyere utdanningsinstitusjoner.

Forslag 237

Stortinget ber presidentskapet innføre parkeringsavgift for parkering i Stortingsgarasjen.

Forslag 238

Stortinget ber regjeringen endre vilkårene for lavutslippssoner, slik at de kan opprettes med klimabegrunnelse.

Forslag 239

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring av vegtrafikkloven § 7, slik at kommunene kan etablere nullutslippssoner av hensyn til klimaet.

Forslag 240

Stortinget ber regjeringen utrede en ordning med støtte til kjøp, bildeling eller leasing av elbiler for husholdninger med lav inntekt.

Forslag 241

Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak for å redusere kollektivprisene med 20 prosent i hele landet.

Forslag 242

Stortinget ber regjeringen videreføre elbilfordelene på en slik måte at elbil blir stadig mer konkurransedyktig sammenlignet med fossilbil i alle kategorier.

Forslag 243

Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal regel om at elvarebiler får fritak i bom fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bomsnitt.

Forslag 244

Stortinget ber regjeringen fjerne rabatten på CO₂-komponenten i engangsavgiften for nyttekjøretøy med forbrenningsmotor slik at man øker andelen elvarebiler.

Forslag 245

Stortinget ber regjeringen sikre nullutslippsløsninger på de gjenværende dieseltogstrekningene i Norge og innføre en prøveordning med hydrogentog fra samme år.

Forslag 246

Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri kollektivtransport for alle kommende anbud i løpet av 2021 og nullutslipp fra alle eksisterende anbud fra 2025.

Forslag 247

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre redusert fartsgrense på motorveier som et klimatiltak.

Forslag 248

Stortinget ber regjeringen innføre krav til nullutslippstransport i leveranser til det offentlige fra 2022, for all transport der nullutslippskjøretøyer er tilgjengelig.

Forslag 249

Stortinget ber regjeringen snarest revidere regelverket for effekttariffer i nettleien med sikte på å gjøre hurtiglading kommersielt lønnsomt i hele landet. Dette kan gjøres gjennom å fastsette en ny nettleiestruktur som gjør at ladetilbud med årlig forbruk inntil 400 000 kWh kan energiavregnes, og at et eventuelt inntektsbortfall for nettselskapene kompenseres gjennom økt energiledd.

Forslag 250

Stortinget ber regjeringen innføre omsetningskrav for bruk av biodrivstoff i anleggsdiesel og sjøfart fra 2022.

Forslag 251

Stortinget ber regjeringen trappe opp omsetningskravet til avansert biodrivstoff i anleggsdiesel til 100 pst. i 2030.

Forslag 252

Stortinget ber regjeringen innføre et mål om 10 TWh årlig biogassproduksjon i 2030 og legge frem en

forpliktende handlingsplan for biogass med snarlig opptrapping av produksjonen.

Forslag 253

Stortinget ber regjeringen utrede en modell for produksjons- og leveringsstøtte til biogassanlegg for å sikre flere større anlegg.

Forslag 254

Stortinget ber regjeringen sette ned et utvalg som gjennomgår rammevilkår for biogassproduksjon i Norden, med sikte på å legge til rette for økt konkurransekraft og likeverdige rammevilkår for produsenter i Norge som i resten av Norden. Utvalget bør være bredt sammensatt, og ha deltakere fra både norske kommersielle biogassprodusenter, samt internasjonale fagmiljø.

Forslag 255

Stortinget ber regjeringen om å sikre snarlig utbygging av fyllestasjoner for biogass langs de viktigste transportkorridorene i landet og komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å utløse investeringer i infrastruktur for dette.

Forslag 256

Stortinget ber regjeringen utrede en klimalov for kommunene. En slik lov kan bygges etter samme lest som dagens klimalov, men med stedlig virkeområde for kommuner og fylkeskommuner.

Forslag 257

Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommuner og fylkeskommuner må ha et eget forpliktende, politisk vedtatt klimabudsjett som styringsdokument.

Forslag 258

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag til en egen klimalov for kommunene. Loven skal tydeliggjøre kommunens ansvar for klimakutt, og gi kommunen styringsverktøy for å sikre utslippsreduksjon i tråd med klimamålene, der klimaeffekten av alle større beslutninger må vurderes.

Forslag 259

Stortinget ber regjeringen pålegge kommunene å synliggjøre og vurdere klimakonsekvensene i alle relevante saker til politisk behandling.

Forslag 260

Stortinget ber regjeringen pålegge kommunene å fjerne alle fossile utslipp fra egen virksomhet innen 2025.

Forslag 261

Stortinget ber regjeringen sørge for at staten må ta en lederrolle, og tidfeste mål for når statens egen virksomhet skal være utslippsfri. Dette bidrar både til å utvikle ny teknologi og nye løsninger og til å sette eksempel.

Forslag 262

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre en premiering av de mest miljøvennlige leverandørene til oppdrag for det offentlige, og komme tilbake til Stortinget med forslag i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Forslag 263

Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri kollektivtransport for alle kommende anbud i løpet av 2021 og melde tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forslag 264

Stortinget ber regjeringen bruke innkjøpsmakten til det offentlige for å påskynde utviklingen av lav- og nullutslippsløsninger.

Forslag 265

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre krav om fossilfrie og etter hvert utslippsfrie anleggsplasser fra 2023, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert budsjett.

Forslag 266

Stortinget ber regjeringen utrede premiering av fangst og lagring av biogent CO₂ i påvente av en eventuell endring av internasjonale bokføringsprinsipper.

Forslag 267

Stortinget ber regjeringen innføre en eksportavgift på avfall, på samme nivå som en eventuell CO₂-avgift på avfall.

Forslag 268

Stortinget ber regjeringen prioritere økt statlig finansiering av avfallsforbrenningsanlegget på Klemetsrud og komme tilbake med forslag i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Forslag 269

Stortinget ber regjeringen styrke det nasjonale jordvernet, og innføre en nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar mark, og at regjeringen i jordbruksoppgjøret må komme tilbake med en virkemiddelpakke for å sikre dette.

Forslag 270

Stortinget ber regjeringen utarbeide en proteinplan etter modell fra Sverige og Frankrike, som staker ut veien til økt produksjon og konsum av planteproteiner i Norge, både direkte til folk og som innsatsfaktor i husdyrholdet.

Forslag 271

Stortinget ber regjeringen utarbeide og innføre obligatorisk, kvalitetssikret merking som gjengir det totale miljøfotavtrykket til en matvare.

Forslag 272

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre tilskudd for å få folk til å spise mer plantebasert mat, etter modell fra tilskudd til sjømattiltak.

Forslag 273

Stortinget ber regjeringen opprette en kommisjon for kosthold og jordbruk. Kommisjonen skal utrede hvordan norsk jordbruk kan hjelpes til en positiv omstilling i takt med at kjøttforbruket går ned, og hvordan norsk selvforsyning kan sikres ved at vår egen produksjon gis ønsket konkurransevne sammenlignet med importerte plantebaserte råvarer.

Forslag 274

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til tiltak for å redusere forbruket av rødt og bearbeidet kjøtt til det nivået kostholdsrådene anbefaler.

Forslag 275

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at kjøttforbruket reduseres til det nivået kostholdsrådene anbefaler, og innrette jordbrukspolitikken på en måte som styrker distriktslandbruket samt sikrer reduserte klimagassutslipp, god ressursbruk og ivaretagelse av biomangfold, og komme tilbake til Stortinget med et forslag i forbindelse med behandlingen av jordbruksavtalen for 2021–2022.

Forslag 276

Stortinget ber regjeringen ved fremleggingen av hvert statsbudsjett vurdere om det er behov for ytterligere økning i CO₂-avgiften for å nå de til enhver tid gjeldende klimamålene.

Forslag 277

Stortinget ber regjeringen sørge for en årlig lineær kronemessig opptrapping av CO₂-avgiften.

Forslag 278

Stortinget ber regjeringen utrede en ordning der ikke-kvotepfiktige bedrifter får anledning til å avsette beløpet som utgjør forskjellen mellom kvotepris i EU og CO₂-avgift i Norge, i et internt Klimafond. Klimafondet

skal brukes til å finansiere klimatiltak i bedriftens egen verdikjede, fra innhenting av råvarer, egen produksjon og distribusjon frem til kunde.

Forslag 279

Stortinget ber regjeringen åpne for at næringslivet som et alternativ til økt CO₂-avgift kan inngå sektorvise avtaler med staten, etter modell fra Næringslivets NO_x-fond, der de forplikter seg til å kutte minst like mye utslipp som en avgiftsøkning vil gi.

Forslag 280

Stortinget ber regjeringen sørge for at økningen i CO₂-avgift ikke kompenseres med lavere veibruksavgift, noe som vil drastisk redusere utslippseffekten.

Forslag 281

Stortinget ber regjeringen sikre at det ikke gis avgiftslettelser som reduserer miljøvirkningen av den økte CO₂-avgiften.

Forslag 282

Stortinget ber regjeringen utrede en naturavgift på arealbruk for å begrense nedbygging av norsk natur, og komme tilbake til Stortinget med et forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 283

Stortinget ber regjeringen utrede en klimatoll på varer som importeres til Norge og følge prosessen i EU.

Forslag 284

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre veipriking på tungtransport, som en alternativ form for innkreving av drivstoffavgifter.

Forslag 285

Stortinget ber regjeringen utrede mulighet for å pålegge klimaavgifter på flyvning i norsk luftrom og skipsfart i norske farvann og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2022.

Forslag 286

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at opptrappingen av CO₂-avgiften fram mot 2030 skal skje minst i samme takt som legges til grunn for effektberegningene i regjeringens klimaplan.

Forslag 287

Stortinget ber regjeringen stille krav til at alle offentlige utredninger bruker en karbonpris på minimum 2 000 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter for å anslå de samfunnsøkonomiske kostnadene av klimagassutslipp.

Forslag 288

Stortinget ber regjeringen stille krav om at alle kommuner skal utarbeide et klimabudsjett etter modell fra blant andre Oslo kommune, som har som mål å kutte utslippene med minst 60 pst. innen 2030.

Forslag 289

Stortinget ber regjeringen sikre at det utarbeides klimaregnskap for alle statlige virksomheter fra 2022 og at det planlegges med mål om nullutslipp i 2030.

Forslag 290

Stortinget ber regjeringen utrede og inngå flere forpliktende samarbeidsavtaler med ulike sektorer i næringslivet for å redusere utslippene av klimagasser i tråd med Parisavtalen, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 291

Stortinget ber regjeringen fjerne kommunenes mulighet til å gi dispensasjon fra nydyrking av myr.

Forslag 292

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en strategi for å redusere nedbygginga av skog, myr og jordbruksareal.

Forslag 293

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om forbud mot nedbygging av myr i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 294

Stortinget ber regjeringen utvikle et nasjonalt klimabudsjett, og komme tilbake til Stortinget med forslag til klimabudsjett i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 295

Stortinget ber regjeringen utrede og forby bruk av all fossil energi på byggeplasser og til oppvarming og kjøling.

Forslag 296

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre forbud mot bruk av all fossil energi i industrien.

Forslag 297

Stortinget ber regjeringen utvikle en tydelig standard for klimaregnskap som på sikt gjøres til en obligatorisk del av årsregnskapet for alle regnskapspliktige virksomheter.

Forslag 298

Stortinget ber regjeringen stille krav til CO₂-kompensasjonsordningen som stimulerer til energieffektivisering, reduksjon i klimautslipp og omstilling til klimavennlige prosesser.

Forslag 299

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til lovendring om Norges Bank og pengevesenet, slik at klimaomstilling blir en del av formålet til Norges Bank. Sentralbanken skal pålegges å bidra til at klimamålene Norge er forpliktet til gjennom internasjonale avtaler nås, og gjennomføre fortløpende vurderinger av hvordan klimaendringene, og de økonomiske og politiske endringene dette medfører, påvirker norsk økonomi.

Forslag 300

Stortinget ber regjeringen endre rammevilkårene og reguleringen av finansbransjen slik at de fremmer omstilling og klimakutt, ved å sikre at det tas hensyn til klima og klimarisiko i kredittprosessen.

Forslag 301

Stortinget ber regjeringen forhindre grønnvasking gjennom å utvikle eller ta i bruk klare standarder for produkter som grønne boliglån og forby markedsføring av 'grønne' finansprodukter som ikke reelt sett er grønne.

Forslag 302

Stortinget ber regjeringen se på mulighetene for at Norge forsterker EUs definisjoner på grønne investeringer.

Forslag 303

Stortinget ber regjeringen arbeide for at kommunale og fylkeskommunale pensjonspenger og andre fondsmidler trekkes ut av fossil energi innen 2024.

Forslag 304

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en produksjonsavgift for oljeselskapene i forbindelse med statsbudsjettet for 2022. Produksjonsavgiften skal bidra til finansiering av nullutslippsteknologi som havvind.

Forslag 305

Stortinget ber regjeringen avlyse TFO 2021 og 25. konsesjonsrunde, og ikke tildele noen nye lete- eller utvinningstillatelser.

Forslag 306

Stortinget ber regjeringen utrede om nye oljelisenser er i tråd med 1,5-gradersmålet og avvise lisenser som kan stride mot 1,5-gradersmålet.

Forslag 307

Stortinget ber regjeringen utrede om Norges planer for framtidig oljeproduksjon er i tråd med 1,5-gradersmålet og hvordan oljeproduksjonen bør utvikle seg framover om verden skal ha en god sjanse for å nå 1,5-gradersmålet. Utredningen bes vurdere både Norges historiske ansvar, muligheten for globale utslippskutt ved redusert norsk oljeutvinning og realismen i ulike 1,5-gradersscenarier.

Forslag 308

Stortinget ber regjeringen stille strengere klimakrav i plan for utbygging og drift (PUD) enn det som gjøres i dag, for eksempel et krav om utredning av eksporterte utslipp.

Forslag 309

Stortinget ber regjeringen synliggjøre eksporterte utslipp fra norsk olje- og gass i utslippsregnskapet og rapportere tilbake om dette til Stortinget i forbindelse med fremleggingen av fremtidige statsbudsjett og klimaplaner.

Forslag 310

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en avtale mellom olje- og gassproduserende land om frivillig redusert produksjon og eksport som et supplement til Parisavtalen, for å redusere karbonlekkasje. Norge må gå foran med å kutte sin produksjon.

Forslag 311

Stortinget ber regjeringen fjerne skattefordelene oljeindustrien har sammenlignet med andre næringer, og komme tilbake til Stortinget med forslag til nøytralt petroleumskattesystem.

Forslag 312

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til klimaavtaler mellom ulike deler av industrien (både kvotepliktig og ikke-kvotepliktig industri) og myndighetene, etter modell fra NO_x-fondet, hvor industrien som deltar, forplikter seg til å kutte utslippene ned mot null innen 2030.

Forslag 313

Stortinget ber regjeringen innføre en modell for å sikre lønnsom utbygging av storskala flytende havvind.

Forslag 314

Stortinget ber regjeringen utrede og opprette et fond som skal sikre produksjon, distribusjon og bruk av hydrogen i Norge.

Forslag 315

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan fjerne utslippene fra alle store punktutslipp innen 2030 gjennom en storstilt satsing på karbonfangst og -lagring (CCS), hydrogen fra fornybare energikilder, avfallsbasert biogass, fornybart råstoff og brensel i industrien, samt CCS på store avfallsforbrenningsanlegg.

Forslag 316

Stortinget ber regjeringen sørge for incentiver som forsterker lønnsomheten av CCS på avfallsforbrenning, inkludert kreditering av karbonfangst på biogene CO₂-utslipp.

Forslag 317

Stortinget ber regjeringen sørge for nasjonale rammebetingelser for avfallsforbrenning som gjør at forbrenning med CCS får et fortrinn foran forbrenning uten CCS, samtidig som man iverksetter tiltak for å hindre at avfallet blir eksportert til billigere forbrenning i utlandet.

Forslag 318

Stortinget ber regjeringen etablere et forbruksbasert klimaregnskap som omfatter utslipp som følge av vårt forbruk av importerte varer.

Forslag 319

Stortinget ber regjeringen utrede krav til CO₂-merking av forbrukerprodukter.

Forslag 320

Stortinget ber regjeringen utrede en lovfestet rett til reparasjon for forbrukeren og plikt til reparasjon for forhandlerne.

Forslag 321

Stortinget ber regjeringen utrede og iverksette tiltak for å øke tings levetid.

Forslag 322

Stortinget ber regjeringen bidra til risikoavlastning og forutsigbare inntekter for havvindselskapene, for eksempel basert på den vellykkede britiske modellen med differansekontrakter som deler risiko og gevinst mellom industrien og staten.

Forslag 323

Stortinget ber regjeringen legge fram en egen stortingsmelding om Norges klimafinansiering internasjonalt, slik at man får et mer helhetlig bilde av Norges totale klimainnsats, hvor økt karbonlagring i jord her hjemme og i land som mottar norsk bistand og klimafinansiering, bør sees i sammenheng og følge samme prinsipper.

Forslag 324

Stortinget ber regjeringen sørge for at drivstoffstasjoner som får støtte gjennom Merkur-programmet, pålegges å etablere hurtiglader for elbil.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 325*

Stortinget ber regjeringen utrede og i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 komme tilbake til Stortinget med forslag om en grønn folkebonus. Det skal tas utgangspunkt i at folkebonusen skal utbetales til folk med lave og vanlige inntekter og at samlet utbetalt beløp skal tilsvare økningen i CO₂-avgiften.

Forslag 326

Stortinget ber regjeringen i de årlige budsjettene vurdere kompenserende tiltak for grupper som særlig rammes av økningen i CO₂-avgift.

Forslag 327

Stortinget ber regjeringen sørge for at inntektene fra økningen i CO₂-avgiftene, med unntak av økningen for petroleumssektoren, motsvares av et minst like stort beløp på statsbudsjettets utgiftsside til en grønn folkebonus.

Forslag 328

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan utslippene fra sokkelen skal reduseres med minst 50 pst. sammenlignet med utslippene i 1990. Planen skal også inkludere en strategi for hvordan man kan bygge opp en havvindproduksjon som på sikt produserer minst like mye strøm som kreves for å elektrifisere sokkelen. Havvindproduksjonen må også knyttes til strømmettet på land slik at det kan komme til nytte når plattformene fases ut.

Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 329*

Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise klimaplaner som utreder hvilke tiltak som må gjennomføres for å redusere klimagassutslippene med 80 pst. innen 2030 sammenlignet med 1990.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding LXVIII, LXIX, CXL og CXLVII fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding CIX og CXLI fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Øvrige romertall fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til meldingen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen legge til rette for nye grønne verdikjeder gjennom sektoroverskridende satsinger på områder som karbonfangst, -lagring og -bruk, og produksjon, distribusjon og bruk av hydrogen.

II

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for energieffektivisering på 10 TWh i bygg for å frigjøre energi til å utfase fossile energikilder i bl.a. industrien.

III

Stortinget ber regjeringen sikre en videreføring av CO₂-kompensasjonsordningen for å sikre at bærekraftig industri ikke flytter ut av Norge.

IV

Stortinget ber regjeringen legge til rette for en storstilt satsing på havvind. Det må lages en konkret havvindstrategi og handlingsplan for utvikling av en norsk havvindindustri der hovedmålene må være å skape norske arbeidsplasser, øke eksportpotensialet for norsk næringsliv, kutte klimagassutslipp og realisere potensialet i naturressurser i Norge.

V

Stortinget ber regjeringen sørge for forutsigbare rammevilkår, sikker krafttilgang og bærekraftig vekst i prosessindustrien.

VI

Stortinget ber regjeringen endre Enova-avtalen slik at Enova kan støtte reduksjon i både kvotepliktige og ikke-kvotepliktige utslipp.

VII

Stortinget ber regjeringen endre virkemiddelapparatet slik at det tilpasses omstilling.

VIII

Stortinget ber regjeringen satse på karbonfangst og -lagring og stimulere til raskere utvikling og implementering av fangstteknologi på flere anlegg og utvikle ny industri i tilknytning til lagring.

IX

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan med tilhørende konkrete virkemidler for utrulling av en verdikjede for hydrogen.

X

Stortinget ber regjeringen gjøre solenergi til en del av energimiksen ved å sette et konkret produksjonsmål fram til 2030.

XI

Stortinget ber regjeringen øke støtten til solcelleanlegg og legge bedre til rette for produksjon av solcelleanlegg i Norge.

XII

Stortinget ber regjeringen bidra til at to fullskala CCS-anlegg blir utviklet før 2025, og komme tilbake til Stortinget med en strategi for utvikling av ytterligere CCS-anlegg ved norske avfallsforbrenningsanlegg og andre industribedrifter som ikke har alternativ teknologi.

XIII

Stortinget ber regjeringen sikre ENOVA rammebetingelser som bidrar til realisering av lavutslippsteknologi og ren produksjonsteknologi innen alle de viktigste industrigrenene.

XIV

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en evaluering av ENOVAs mandat med sikte på å endre dette for i større grad å bidra til å støtte investering i klimateknologi som muliggjør overgang til utslippsfrie løsninger.

XV

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 styrke ENOVAs bevilgninger betydelig med mål om økte investeringer i ny klimateknologi.

XVI

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan arbeidslivets parter kan involveres tett i planlegging, utforming og gjennomføring av omstilling slik at arbeidstakere blir godt ivaretatt, og komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å sikre dette.

XVII

Stortinget ber regjeringen sikre at arbeidslivets parter får plass i ekspertutvalget som skal følge opp Stortingets oppmodning om å se på de samlede rammevilkårene for å fremme klimavennlige investeringer i Norge.

XVIII

Stortinget ber regjeringen formalisere og systematisere arbeidslivets påvirkning i nasjonalt klimaarbeid i klimaloven og komme tilbake til Stortinget med forslag om dette.

XIX

Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak som styrker vareeiers ansvar for miljøavtrykket ved transport.

XX

Stortinget ber regjeringen sørge for at statlige anbud på transport av varer vektlegger det totale miljøavtrykket, slik at fordelene med sjøtransport ivaretas.

XXI

Stortinget ber regjeringen i samarbeid med fiskerinæringen utvikle tiltak som reduserer miljøavtrykket og at mer fisk blir landet i Norge.

XXII

Stortinget ber regjeringen stimulere til økt bearbeiding av laks og ørret i Norge for å redusere miljøavtrykket ved eksport og bidra til økt verdiskaping og sysselsetting.

XXIII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt innenlands bearbeiding, blant annet ved å øke tilgangen på restråstoff som grunnlag for utvikling av ny norsk industri.

XXIV

Stortinget ber regjeringen øke forskningen og stimulere til økt satsing på tang og tare og på nye marine ressurser.

XXV

Stortinget ber regjeringen utarbeide et eget program for produksjon av bærekraftig fôr til oppdrett av fisk.

XXVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for ladeinfrastruktur, med mål om at alle norske havner har lademuligheter fra 2030.

XXVII

Stortinget ber regjeringen legge frem en egen klimaplan med tilhørende tiltakspakke for grønn nærskipfart.

XXVIII

Stortinget ber regjeringen legge frem en egen strategi for å flytte gods fra vei til sjø og bane.

XXIX

Stortinget ber regjeringen utrede krav om at alle nye supplyskip fra 2024 har teknologi som minst halverer utslippene.

XXX

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med havbruks- og fiskerinæringen med mål om en forpliktende avtale om reduksjon av klimagassutslipp frem til 2030.

XXXI

Stortinget ber regjeringen legge frem en ordning som bedre legger til rette for miljøvennlige nybygg og tilpasninger/forbedringer på eksisterende fartøy.

XXXII

Stortinget ber regjeringen se på og forbedre ordninger som kan bidra til å utvikle lettere og mer energieffektive fiskeredskaper.

XXXIII

Stortinget ber regjeringen legge frem et eget industriprogram for utvikling og oppskalering av fiskefôrråvarer med lave miljøfotavtrykk.

XXXIV

Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt bearbeiding av fisk i Norge med sikte på å redusere det samlede transportbehovet.

XXXV

Stortinget ber regjeringen etablere effektive og forutsigbare ordninger som stimulerer til teknologi for videre vekst av havbruksnæringen i sjø for å sikre at fisken produseres med lavest mulig bruk av energi.

XXXVI

Stortinget ber regjeringen utrede insentiver til ombygging og nybygg av utslippsfrie løsninger i kystfiskeflåten og komme tilbake til Stortinget med forslag om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2022.

XXXVII

Stortinget ber regjeringen prioritere arbeidet med en helhetlig strategi som svarer på hvordan energisystemet skal utvikles for å nå klimamålene vi har satt oss i 2030 og 2050.

XXXVIII

Stortinget ber regjeringen øke norsk vannkraftproduksjon, gjennom å legge til rette for økt vedlikehold, oppgradering og fornyelse av eksisterende vannkraftanlegg, for å unngå kraftunderskudd og økte kraftpriser.

XXXIX

Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt lokal solenergiproduksjon på kommersielt grunnlag.

XL

Stortinget ber regjeringen utarbeide en elektrifiseringsplan som ser Norges samlede kraftbehov fram mot 2030 basert på mål om utslippskutt, energieffektivisering og grønn næringsutvikling.

XLI

Stortinget ber regjeringen legge til rette for stor-skala battericelleproduksjon i Norge, blant annet gjennom gode arealplaner og tilgang til ren og rimelig energi.

XLII

Stortinget ber regjeringen endre TEK og lage en nasjonal veileder slik at det blir enklere å rehabilitere og unngå riving og stille klimakrav og krav til sirkularitet i TEK.

XLIII

Stortinget ber regjeringen avklare og justere regelverket knyttet til anvendelse og til kjøp og salg av brukte byggevarer. Stortinget ber regjeringen snarlig utarbeide en veiledning for generelle dokumentasjonskrav rettet mot brukte byggevarer, uavhengig om de skal omsettes eller ikke.

XLIV

Stortinget ber regjeringen sørge for teknologinøytrale rammevilkår og at regelverket tilpasses ny teknologi for nullutslippsbygg, ulike former for nabolagsstrøm og lokalt produsert strøm som solkraft, biogass, fjernvarme, bergvarme og andre relevante energikilder.

XLV

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for hvordan man skal realisere 10 TWh energisparing i bygg innen 2030 fra dagens nivå på 80 TWh i tråd med Stortingets vedtak fra 30. mai 2017. Planen må inneholde en konkret nedtrappingsplan for energibruk og en virkemiddelpakke med eksisterende og nye virkemidler for å realisere målet.

XLVI

Stortinget ber regjeringen videreføre nåværende støtteordninger for yrkesbygg og boligblokker gjennom Enova, frem til en konkret nedtrappingsplan i bygg blir lagt fram for Stortinget.

XLVII

Stortinget ber regjeringen i statsbudsjett for 2022 sette av egne midler i Enova til energieffektivisering, egenproduksjon av strøm, ladeinfrastruktur og smarte styringssystemer i borettslag og sameier.

XLVIII

Stortinget ber regjeringen bidra til mer effektiv bruk av energi i næringslivet og husholdninger gjennom støtteordninger, økt kompetanse og offentlige krav og at dette blir en del av mandatet til Enova.

XLIX

Stortinget ber regjeringen endre byggeteknisk forskrift slik at den i større grad vektlegger klimavennlige løsninger i bygg.

L

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at miljø og klima skal vektles minst 30 prosent i offentlige anskaffelser der innkjøpene har miljø- og klimapåvirkning.

LI

Stortinget ber regjeringen innføre klimaberegninger i større byggeprosjekter i offentlig regi.

LII

Stortinget ber regjeringen snarest følge opp stortingsvedtak nr. 714, 30. mai 2017, om å legge frem en plan for hvordan man kan realisere 10 TWh energisparing i bygg innen 2030.

LIII

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan stille krav om synliggjøring av livsløpskostnader i offentlige innkjøp, med mål om sterkere vektlegging av varighet, kvalitet, mulighet for ombruk og vedlikehold.

LIV

Stortinget ber regjeringen styrke og utvikle støtteordninger for oppgradering og rehabilitering av boliger og forlenge levetiden på bygg, gjennom Enova og Enøk-tilskudd.

LV

Stortinget ber regjeringen sikre at borettslag og sameier slipper å betale nettleie og elavgift for bruk av

egenprodusert strøm og rapportere tilbake til Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

LVI

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal handlingsplan for solkraft.

LVII

Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova opprettholder støtten til energisparing i husholdninger, yrkesbygg og boligblokker fram til Stortinget har behandlet planen for redusert energibruk i bygg.

LVIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at de midlene Enova stiller til disposisjon til energiltak i husholdningene, faktisk utbetales i støtte.

LIX

Stortinget ber regjeringen om å videreføre nåværende støtteordninger for yrkesbygg og boligblokker gjennom Enova, frem til en konkret nedtrappingsplan i bygg er utarbeidet og godkjent av Stortinget.

LX

Stortinget ber regjeringen bygge ut ladestasjoner for elbil i hele landet.

LXI

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at tilknytningskostnader til overføringsnettet bidrar til å nå målet om elektrifisering av transportsektoren på vei og sjø.

LXII

Stortinget ber regjeringen utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med spredt bosetting.

LXIII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for heller delelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstreknin-ger på jernbanen.

LXIV

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at innkjøpsmakten i stat og kommune brukes for å utvikle og ta i bruk ny teknologi for klimavennlig maritim transport, og legge til rette for overføring av gods fra vei til sjø.

LXV

Stortinget ber regjeringen bygge ut godsterminaler, kryssingsspor og annen nødvendig infrastruktur på jernbanen, slik at mer gods kan overføres fra vei til bane.

LXVI

Stortinget ber regjeringen etablere landstrøm ved de største havnene, og åpne for differensiert havneavgift for å stimulere skip til å gjøre nødvendige investeringer for å kunne benytte landstrøm.

LXVII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at klimavennlige energibærere som hydrogen og ammoniakk utvikles for tungtransport og store skip.

LXVIII

Stortinget ber regjeringen sikre utbygging av en helhetlig infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy.

LXIX

Stortinget ber regjeringen tilrettelegge støtteordninger for etablering av nødvendig infrastruktur for realisering av flere teknologier innen person- og godstransport.

LXX

Stortinget ber regjeringen etablere offentlige pilotprosjekter for elfly og andre null- og lavutslippsløsninger, i ulike deler av landet, med mål om at de første innenriks ruteflygningene med nullutslipp bør skje innen 2030.

LXXI

Stortinget ber regjeringen sørge for fortgang i sertifiseringsprosessene for å sikre snarlig sertifisering av elektriske fly for kommersiell luftfart.

LXXII

Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi. Strategien må sikre nok utbygging av ladeinfrastruktur i tråd med den opptrappingen Norge planlegger av elbil, sikre bedre koordinering mellom offentlige myndigheter og bidra til at infrastrukturen kommer på plass til lavest mulig kostnad. Ladestrategien må også sikre god forbrukerpolitikk for at det skal være enkelt å lade.

LXXIII

Stortinget ber regjeringen vurdere nærmere om det bør etableres en utjevnings/tilskuddsordning for høye anleggsbidragsutgifter i de tilfellene der man-

glende tilgang på grunnleggende el-infrastruktur er til hinder for utbyggingen av ladetilbud.

LXXIV

Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige byggherrer i større grad sørger for samordning slik at infrastruktur for etablering av ladetilbud etableres parallelt med utbygging/rehabilitering av annen infrastruktur på veiområdet.

LXXV

Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir enklere å få innvilget søknader om plassering/bruk av skilt 609 Hurtiglading av motorvogn i tilknytning til ladetilbud etablert langs riks- og fylkesveier.

LXXVI

Stortinget ber regjeringen i samråd med relevante næringsaktører og forskningsmiljø utarbeide et veikart for biogassbransjen for å utvikle nye bedrifter og arbeidsplasser i en bransje i vekst som representerer fremtidens klimavennlige sirkulære samfunn.

LXXVII

Stortinget ber regjeringen på egnet måte sørge for at høyinnblandet avansert biodrivstoff som anskaffes spesifikt, ikke skal telle med som en del av det generelle omsetningskravet.

LXXVIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at biodrivstoff som anskaffes spesifikt ikke skal telle med som en del av det generelle omsetningskravet.

LXXIX

Stortinget ber regjeringen legge fram i revidert nasjonalbudsjett for 2021 et forslag om at omsetning av avansert biodrivstoff ut over omsetningskravet fritas for veibruksavgift.

LXXX

Stortinget ber regjeringen sørge for at økt bruk av biodrivstoff skal skje uten bruk av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko.

LXXXI

Stortinget ber regjeringen legge fram en opptrappingsplan for biodrivstoff i forslag til statsbudsjett for 2022, som fastsetter årlig omsetningskrav frem mot 2030.

LXXXII

Stortinget ber regjeringen legge fram en helhetlig handlingsplan for bruk av biogass som innebærer for-

slag til tilskuddsordninger og forskningsmidler til produksjon og verdikjeder for biogass.

LXXXIII

Stortinget ber regjeringen sette ned en arbeidsgruppe, bestående av både norsk og internasjonal ekspertise, for å oppdatere Norges anslag for hvilket potensial som eksisterer for biogassproduksjon i Norge.

LXXXIV

Stortinget ber regjeringen se på Enovas støtteordninger for bygging av fyllestasjoner, og revidere og styrke disse.

LXXXV

Stortinget ber regjeringen utrede og legge fram en plan for hvordan biogass kan sidestilles med el og hydrogen i offentlige innkjøp.

LXXXVI

Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for biogass, og etablere et mål om å produsere opp til 10 TWh biogass årlig i Norge.

LXXXVII

Stortinget ber regjeringen sikre at stat, fylkeskommuner og kommuner gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.

LXXXVIII

Stortinget ber regjeringen gjøre Klimasats til en varig ordning fram mot 2030, med årlig opptrapping.

LXXXIX

Stortinget ber regjeringen i samarbeid med kommunesektoren legge fram en strategi med klare mål og verktøy for kutt av klimagassutslipp i norske kommuner.

XC

Stortinget ber regjeringen sørge for en raskere opprusting og rehabilitering av vann og avløpsnett.

XCI

Stortinget ber regjeringen sørge for at tilskuddsordningen Klimasats gjøres permanent og trappes opp.

XCII

Stortinget ber regjeringen forlenge NO_x-avtalen med næringslivet for en ny periode fram til 2027.

XCIII

Stortinget ber regjeringen utrede opprettelsen av en grønn statlig investeringsbank.

XCIV

Stortinget ber regjeringen innføre krav til økt andel klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp.

XCV

Stortinget ber regjeringen i handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp, innføre krav om nullutslippsteknologi der denne er tilgjengelig, og lavest mulige tilgjengelige direkte og indirekte utslipp der nullutslippsalternativer ikke finnes.

XCVI

Stortinget ber regjeringen opprette materialdatabaser for en sirkulær bygg- og industriproduksjon.

XCVII

Stortinget ber regjeringen stille krav om ombruk og bruk av resirkulert materiale ved offentlige anskaffelser og komme tilbake til Stortinget med forslag til endring av loven om offentlige anskaffelser som sørger for dette.

XCVIII

Stortinget ber regjeringen stille strengere krav til utsortering av treavfall, samt at det offentlige etter spør treprodukter laget av resirkulert materiale.

XCIX

Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med varslet ny strategi for sirkulær økonomi særlig vurdere tiltak og virkemidler som kan øke materialgjenvinning av plast og redusere mengden plast i restavfallet.

C

Stortinget ber regjeringen stille strengere krav til garantitid og at produsenter har deler på lager.

CI

Stortinget ber regjeringen stille krav om at produkter designes for å vare lenger, gjenbrukes, repareres og resirkuleres.

CII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for å utvikle markeder for restråstoff og sirkulære produkter gjennom krav i offentlige innkjøp.

CIII

Stortinget ber regjeringen skjerpe kravene til avfallshåndtering, slik at avfallet sorteres, videreføres og brukes på nytt som råstoff.

CIV

Stortinget ber regjeringen legge til rette for CO₂-fangst og -lagring på større forbrenningsanlegg, og utnyttning av CO₂ og CO i industriell produksjon.

CV

Stortinget ber regjeringen utrede avgift på fossil plast, innføre en ordning med produsentansvar og sporing av plast og gjenvinne halvparten av plastemballasjen i Norge innen 2025.

CVI

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at alle batterier som skal brukes i Norge, skal kunne resirkuleres.

CVII

Stortinget ber regjeringen sikre at avfall i størst mulig grad håndteres og gjenvinnes lokalt eller regionalt heller enn å bli transportert over større avstander.

CVIII

Stortinget ber regjeringen utarbeide et veikart for biogassbransjen for å utvikle nye bedrifter og arbeidsplasser i en bransje i vekst som representerer fremtidens klimavennlige sirkulære samfunn.

CIX

Stortinget ber regjeringen om at avgiften på avfallsforbrenning må flyttes tidligere i verdikjeden for både å stimulere til mindre volum på avfall og for å håndtere avfallet i Norge.

CX

Stortinget ber regjeringen innføre krav om synliggjøring av livsløpskostnader i offentlige innkjøp, med mål om sterkere vektlegging av varighet, kvalitet, mulighet for ombruk og vedlikehold.

CXI

Stortinget ber regjeringen styrke og utvikle støtteordninger for oppgradering og rehabilitering av boliger og forlenging levetiden på bygg, gjennom Enova og Enøk-tilskudd.

CXII

Stortinget ber regjeringen stille krav om resirkulerte råvarer i offentlige innkjøp.

CXIII

Stortinget ber regjeringen innføre en belønningsordning for bruk av resirkulert plast i produkter og for andel av produkt som faktisk lar seg resirkulere.

CXIV

Stortinget ber regjeringen om å utvide produsentansvarsordningen til å omfatte et krav om bruk av fornybar og resirkulert plast i emballasje som selges i Norge.

CXV

Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av resirkulert plast i offentlige byggeprosjekter.

CXVI

Stortinget ber regjeringen sørge for insentiver som forsterker lønnsomheten av CCS på avfallsforbrenning, inkludert kreditering av karbonfangst på biogene CO₂-utslipp, dvs. for forbrenning av organisk materiale.

CXVII

Stortinget ber regjeringen opprette en ordning for finansiering av klimarådgivning på gårdsnivå i samarbeid med Landbrukets klimaselskap.

CXVIII

Stortinget ber regjeringen styrke og utvikle statlige ordninger som legger til rette for at landbruket kan bidra til energiproduksjon ved hjelp av bioenergi, småkraft og solcelleanlegg.

CXIX

Stortinget ber regjeringen gjennomgå støtteordningene for grøfting og drenering slik at de er tilpasset målsettingene om klimakutt og klimatilpasning.

CXX

Stortinget ber regjeringen innføre tydeligere merking av importprodukter i varegruppene kjøtt, meierivarer, samt frukt og grønt.

CXXI

Stortinget ber regjeringen øke satsingen på forskning og utdanning for å ta i bruk ny kunnskap om mer klimasmart matproduksjon.

CXXII

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan Enovas virkemidler i større grad kan målrettes for å utløse tiltak som reduserer klimagassutslipp og øke karbonopptaket i jordbrukssektoren, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

CXXIII

Stortinget ber regjeringen stille krav til tydelig merking av hvor maten er produsert samt det totale miljøavtrykket til matvaren.

CXXIV

Stortinget ber regjeringen innføre et mål om at det offentlige skal etterspørre sunn, bærekraftig mat produsert i Norge og på norske ressurser.

CXXV

Stortinget ber regjeringen reversere grepene som ble gjort i 2014 med blant annet fjerning av tak på tilskudd, slik at landbrukspolitikken kan legge til rette for en mer bærekraftig grøntproduksjon i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

CXXVI

Stortinget ber regjeringen sikre at finansiering av klimatiltak ikke går på bekostning av inntektsvekst hos bonden, og rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

CXXVII

Stortinget ber regjeringen utrede virkemidler for å øke karbonbinding i jord og komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

CXXVIII

Stortinget ber regjeringen etablere en tiltakspakke for grønn landbruksteknologi, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene.

CXXIX

Stortinget ber regjeringen sikre at de begrensede jordbruksarealene Norge har til disposisjon skal utnytted til matproduksjon. Jord som er egnet til det brukes til matvekster. Regjeringen bes rapportere tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene 2021.

CXXX

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med jordbruksforhandlingene med forslag til tiltak for å øke andelen norskproduserte førråvarer.

CXXXI

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om økt støtte til klimatiltak i jordbruket, både i og utenfor jordbruksoppjøret.

CXXXII

Stortinget ber regjeringen legge fram et forslag til matkastelov i løpet av vårsesjonen 2021.

CXXXIII

Stortinget ber regjeringen legge Landbrukets klimaplan til grunn for klimaarbeidet i sektoren.

CXXXIV

Stortinget ber regjeringen opprette et klimafond for landbruket etter modell fra skogbruket med utsatt skatt.

CXXXV

Stortinget ber regjeringen følge opp og utarbeide en matkastelov i tråd med Stortingets vedtak fra 2018, som sikrer at butikker og restauranter ikke kaster spisbar mat.

CXXXVI

Stortinget ber regjeringen etablere et utviklingsprogram for trebygg og klimavennlig fornying av bygg.

CXXXVII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for et anlegg for gjenvinning av brukt tremateriale fra bygg, som sikrer at materialet kan brukes til nye industriprodukter for å øke sysselsettingen og verdiskapingen.

CXXXVIII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at offentlig innkjøp, herunder Statsbygg, styrker etterspørselen etter produkter basert på norsk skog.

CXXXIX

Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige grep slik at norsk tre som byggemateriale blir prioritert i alle offentlige byggeprosjekter der det er mulig, både ved nybygg og renovering.

CXL

Stortinget ber regjeringen forlenge avtalen om NO_x-fondet til 2027.

CXLI

Stortinget ber regjeringen snarest mulig lansere sin veileder for konsesjon for havvind.

CXLII

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig strategi for batteriutvikling i Norge.

CXLIII

Stortinget ber regjeringen stille krav til bruk av spillvarme fra industri, avfallsforbrenning, datasentre og hydrogenproduksjon.

CXLIV

Stortinget ber regjeringen utrede merkeordninger som opplyser om produkters levetid og reparerbarhet så det blir enklere for forbrukere å redusere bruk og kast.

CXLV

Stortinget ber regjeringen utrede en utvidelse av produsentansvaret slik at det gis insentiver til lengst mulig levetid av produktene, til størst mulig ombruk og egnethet for materialgjenvinning og til å redusere innhold av helse- og miljøfarlige forbindelser i produktene.

CXLVI

Stortinget ber regjeringen fremme en egen sak til Stortinget om norsk klimafinansiering i utviklingsland. Saken skal inkludere en forpliktende opptrappingsplan.

CXLVII

Meld. St. 13 (2020–2021) – Klimaplan for 2021–2030 – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 25. mars 2021

Ketil Kjenseth

leder

Stefan Heggelund

ordfører

