



Statsråden

Stortingets presidentskap
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1283-

5. november 2025

Rettebrev – Prop. 1 S (2025-2026) for Energidepartementet

Det vises til Vedlegg 1 Vedtak fra tidligere år som gjelder uten tidsavgrensning, i Prop. 1 S (2025-2026) for Energidepartementet.

Ved en inkurie ble ikke oversikten over vedtak fra tidligere år som gjelder uten tidsavgrensning oppdatert med siste versjon av fullmakten som gjelder Langskip. I Prop. 1 S (2025-2026) står følgende:

Vedlegg 1, side 198: Fullmakt til å inngå avtaler og pådra staten forpliktingar for Langskip (fangst og lagring av CO₂)

«Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet¹ kan inngå revidert avtale med Fortum Oslo Varme² under føresetnad av tilstrekkeleg eigenfinansiering og finansiering frå EU eller andre kjelder i tråd med prinsippa som er omtalte nærmare under kap. 1840 CO₂-handtering³, post 72 Langskip – fangst og lagring av CO₂, der statens maksimale støtte kan utgjere inntil:

- 1. 2 040 mill. 2022-kroner i investeringar (CAPEX). Olje- og energidepartementet⁴ blir gitt fullmakt til å pris- og valutajustere investeringstilskotet i seinare år.*
- 2. 1 320 mill. 2022-kroner i driftsutgifter (OPEX) i inntil ti år frå driftsoppstart, men ikkje etter 30. september 2036. Olje- og energidepartementet⁵ blir gitt fullmakt til å prisjustere driftstilskotet i seinare år.*

Det blir gitt tilleggsstøtte for fanga CO₂ som ikkje er kvotepliktig, tilsvarende kvoteprisen per tonn CO₂ fråtrekt CO₂-avgifta. Inntekter ved sal av negative utslepp, sertifikat eller liknande for bio CO₂-handtering skal komme til frådrag i tilleggstilskotet, jf. Prop. 115 S (2021–2022) og Innst. 450 S (2021–2022), vedtak XVI.»

¹No Energidepartementet

²No Hafslund Celsio

³Nytt kap. 1850 Klima, industri og teknologi frå og med statsbudsjettet for 2023

⁴No Energidepartementet

⁵No Energidepartementet

Denne fullmakten ble endret i Prop. 17 S (2024-2025) og Innst. 93 S (2024-2025). Riktig fullmakt er derfor som følger:

Fullmakt til å inngå avtale og pådra staten forpliktingar for Langskip (fangst og lagring av CO₂)

«Stortinget samtykker i at Energidepartementet kan inngå revidert avtale med Hafslund Celsio under føresetnad av tilstrekkeleg eigenfinansiering eller finansiering frå andre kjelder og at avtalen er i tråd med prinsippa som er omtalte nærmare under kap. 1850 CO₂-handtering, post 72 Langskip – fangst og lagring av CO₂, der statens maksimale støtte kan utgjere inntil:

- a) 2 000 mill. 2024-kroner i investeringar (CAPEX). Energidepartementet får fullmakt til å pris- og valutajustere investeringstilskotet i åra som kjem.*
- b) 900 mill. 2024-kroner i eit oppstartstilskot som blir utbetalt når fangstprosjektet er sett i drift. Energidepartementet får fullmakt til å prisjustere oppstartstilskotet i åra som kjem og renteberekne den delen av investeringstilskotet som er gjort om til oppstartstilskot. Av oppstartstilskotet blir inntil 350 mill. 2024-kroner trappa ned for kvar dag som ferdigstillinga av fangstprosjektet blir forseinka frå og med 1. oktober 2029. Nedtrappinga er 0,5 mill. kroner per dag til og med 31. mars 2030 og 1 mill. kroner per dag frå og med 1. april 2030.*
- c) 1 500 mill. 2024-kroner i driftsutgifter (OPEX) i inntil ti år frå driftsoppstart. Energidepartementet får fullmakt til å pris- og straumprisjustere driftstilskotet i åra som kjem.*

Det blir gitt tilleggsstøtte for fanga CO₂ som ikkje er kvotepliktig, tilsvarande kvoteprisen per tonn CO₂ fråtrekt forbrenningsavgifta, i ti år frå driftsoppstart, jf. Prop. 17 S (2024-2025) og Innst. 93 S (2024-2025), vedtak II.»

Vedlegg 1, side 197: Garantifullmakt

Referansen i garantifullmakten i Vedlegg 1 på side 197 tilføyes også referanse til St.prp. nr. 69 (2006–2007) og Innst. S. nr. 230 (2006–2007), vedtak V:

«Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet⁶ kan gi Gassco AS garanti innanfor ei samla ramme på inntil 1 mrd. kroner for skadar og tap ved mottaksterminalane på kontinentet som har oppstått som følge av forsettlege handlingar hos leiande personell i Gassco AS, jf. St.prp. nr. 69 (2006–2007) og Innst. S. nr. 230 (2006–2007), vedtak V, og St.prp. nr. 1 (2007–2008) og Budsjett-innst. S. nr. 9 (2007–2008), vedtak VII.»

Med hilsen



Terje Aasland

⁶No Energidepartementet

Kopi: Energi- og miljøkomiteen

Teknisk redaksjon i Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon (DSS)



Statsråden

Stortingets presidentskap
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1860-147

5. desember 2025

Statsbudsjettet 2026- Prop. 1 S (2025-2026) for Klima- og miljødepartementet- rettebrev

Jeg gjør herved Stortinget oppmerksom på at det er behov for presisering og retting i Prop. 1 S (2025-2026) for Klima- og miljødepartementet.

CO2-kompensasjonsordningen

På side 113 i budsjettproposisjonen under omtalen for kap. 1420, post 54 CO₂-kompensasjonsordning for industrien, klima og energieffektiviseringstiltak, kan nyttes under post 74, er det behov for å korrigere postomtalen og fordeling av bevilgning mellom de to postene. Slik det er omtalt kan det skapes et inntrykk av at 40 pst. av årlig kompensasjon under CO2-kompensasjonsordningen er øremerket klima- og energieffektiviseringstiltak i det enkelte år. Det riktige er at minst 40 pst. av den samlede mottatt kompensasjonen for perioden 2024 til 2030 skal brukes på klima- og energieffektiviseringstiltak, jf. forskrift om CO2-kompensasjon for industrien for perioden 2021–2030 § 11.

Tiltakene kan gjennomføres frem til 2034. Kompensasjonen skal også brukes innen 2034, virksomhetene skal levere sluttrapport innen 1. april 2035. Etter forskriftens § 16 kan Miljødirektoratet holde tilbake inntil 40 pst. av årlig berettiget kompensasjon, dersom det er grunn til å tro at virksomheten ikke vil oppfylle sine forpliktelser knyttet til forskriftens § 11 om krav til klima- og energieffektiviseringstiltak.

Tilbakeholdt kompensasjon kan utbetales i senere år dersom virksomheten senere oppfyller sine forpliktelser. For å kunne holde tilbake kompensasjon og utbetale den på et senere tidspunkt, vil det opprettes en fondskonto i Norges Bank. Post 54 vil benyttes i tilfeller hvor det vil holdes tilbake kompensasjon, og som vil bli avsatt på fondskontoen. Tilbakeholdte midler vil bli værende på fondskontoen som en avsetning og kan utbetales i senere år dersom forpliktelsen etter § 11 blir godkjent.

Post 54 vil kun brukes i tilfeller det holdes tilbake midler. Det er usikkert om dette vil bli aktuelt for 2026 og det er derfor ikke grunnlag for å budsjettere med bevilgning på post 54. Det planlegges derfor kun med utbetalinger til CO₂-kompensasjonsordningen til industrien fra post 74. Budsjetteringen mellom post 54 og 74, som foreslått i Prop. 1 S er derfor ikke korrekt. Den korrekte fordelingen er: Post 54: 0 kr, Post 74: 7,252 mrd. kroner. Departementet vil foreslå korrigerende av postene i senere budsjettprosesser ved behov.

Fullmakt oppryddingspostene

På side 134 i budsjettproposisjonen er det oppgitt feil beløp om behovet for fullmakter til oppryddingspostene under Miljødirektoratet. Det fremkommer at det foreslås en fullmakt på 5 mill. kroner. Det korrekte er at fullmakten er foreslått på 10 mill. kroner. Setningen der dette er omtalt skal derfor lyde:

«For de tre oppryddingspostene er det behov for en fullmakt til å pådra forpliktelser for fremtidige år på til sammen 10. mill. kroner, jf. forslag til vedtak VII.»

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen

Kopi

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2888-

Dato
18. november 2025

Svar på spørsmål 1-2 til Prop 1 S (2025-2026), Innst. 9 S (2025-2026) – Statsbudsjettet

- 1. NVE la nylig fram scenarier som viser behov for 40 TWh i årlig ny kraftproduksjon og for å ha tilstrekkelig kraft til at nå Norges klimaforpliktelser både i sammen med EU. Dette er i tråd med NHO og LOs anbefalinger. Hvilket mål for ny kraftproduksjon mener energiministeren/regjeringen bør legges til grunn for NVE og regjeringens energi og klimapolitikk?*

Mengden kraft som er nødvendig for at Norge skal nå klimaforpliktelsene avhenger av hvilke klima- og energitiltak som gjennomføres og andelen utslippsreduksjoner som skjer henholdsvis i Norge og i samarbeid med EU.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har fått i oppdrag av Energidepartementet å utføre analyser av kraft- og effektbalansen i lys av ulike utviklingstrekk og målsettinger på klima-, nærings- og energiområdet. NVEs rapport *Scenarioanalyser for kraftmarkedet 2025* viser tre scenarier for hvordan kraftmarkedet i Norge og Norden blir påvirket av økt kraftforbruk som følge av at det gjennomføres tiltak for å kutte klimagassutslipp. I scenarioet «Klimaplan» legger NVE til grunn planlagt klimapolitikk og mulighet for samarbeid med EU, og i scenarioet «Klimatiltak» legger NVE til grunn Miljødirektoratets klimatiltaksanalyse fra 2025. «Klimaplan Norden» bygger på «Klimaplan»-scenarioet, med tilsvarende klimaplaner for andre land i Norden.

Utgangspunktet for alle de tre scenarioene er basisbanen i NVEs *langsiktige kraftmarkedsanalyse 2025*. I basisbanen forventer NVE en positiv kraftbalanse på 8 TWh i 2030 og 20 TWh i 2035. Effekten som vedtatt klimapolitikk har på kraftsystemet skal i stor

grad være reflektert i basisbanen frem mot 2050. Dermed illustrer scenarioanalysene effekten på kraftmarkedet av ytterligere klimatiltak. Effekten på kraftsystemet avhenger av hvilke tiltak som gjennomføres, samt hvor og når tiltakene gjennomføres.

Scenarioet «Klimaplan» bygger på etterspørselsøkning utover basisscenarioet som følge av anslag på kraftbehov knyttet til regjeringens planlagte politikk fremlagt i Klimastatus og -plan for 2025. I dette scenarioet vil Norge fortsatt ha et kraftoverskudd, med en beregnet kraftbalanse på om lag 5 TWh i 2030 og 16 TWh i 2035. I scenarioet «Klimatiltak» blir alle klimatiltakene som Miljødirektoratet har identifisert i rapporten *Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025* gjennomført. Dette gir en på kraftbalanse på -1 TWh i 2030 og 3 TWh i 2035. I begge disse scenarioene holdes kraftproduksjon og øvrig forbruk uendret i forhold til NVEs basisscenario.

Høyere etterspørsel enn det som er lagt til grunn i basisbanen vil kunne utløse mer kraftproduksjon, noe NVE illustrerer i scenarioet «Klimaplan Norden». Scenarioet har en to-stegs tilnærming hvor både forbruk og produksjon tilpasser seg etterspørselsøkningen utløst av klimatiltak i hele Norden. Scenarioet illustrerer hvordan planlagt klimapolitikk påvirker kraftsystemet, og hvordan markedet tilpasser seg endringer.

Hvilke klimatiltak som blir iverksatt og hvor kraftintensive de er har mye å si for forbruksutviklingen. En usikker forbruksutvikling gjør det viktigere å legge til rette for mer kraftproduksjon. Havvind kan bidra vesentlig til økt ny fornybar kraftproduksjon på sikt. Den styrkede kraftbalansen fra 2030 til 2035 i NVEs scenarioer skyldes blant annet at det ventes at havvindprosjektet på 1500 MW i Sørlege Nordsjø II og ett prosjekt på 500 MW i Utsira Nord starter produksjon. Regjeringen prioriterer derfor arbeidet med havvind høyt. Regjeringen vil i 2026 legge fram en plan for videre arbeid med havvind.

Energimyndighetenes rolle i å sikre tilstrekkelig og rasjonell tilgang på kraftproduksjon er ellers å legge best mulig til rette for at ny kraftproduksjon realiseres, både gjennom rammebetingelser og gjennom å behandle konsesjonssøknader om utbygging. Etter gitt konsesjon er det konsesjonærens ansvar å ta endelig investeringsbeslutning og gjennomføre utbyggingen. Lønnsomheten ved utbygging av kraftproduksjon avhenger av en rekke forhold som vil endre seg over tid, for eksempel utviklingen i kraftmarkedet i Norge og i landene rundt oss, kostnadsutviklingen på kraftproduksjon og andre økonomiske forhold. Lønnsomheten kan også være forskjellig i ulike deler av landet. Det er derfor ikke hensiktsmessig å sette absolutte mål for hvor mye kraftproduksjon som skal realiseres til enhver tid.

Ved utgangen av andre kvartal 2025 var det totalt 285 endelige tillatelser til kraftutbygging, hvor konsesjonær enda ikke har satt kraftverket i drift. 213 av disse prosjektene har ikke startet bygging enda, og kan potensielt gi en årlig produksjon på 2,8 TWh med en installert kapasitet på om lag 1400 MW.

Endrede forhold i kraftmarkedet de siste årene har lagt til rette for ny eller økt interesse i nye fornybare kraftprosjekter, både vann-, vind- og solkraftanlegg. Ved utgangen av andre kvartal 2025 var det 76 innsendte konsesjonssøknader eller meldinger om bakkemonterte solkraftanlegg hos NVE. Fra 2021 til utgangen av andre kvartal 2025 hadde antall innsendte konsesjonssøknader eller meldinger om vann- og vindkraftanlegg steget fra 86 til 230.

Arbeidet med å styrke kraftbalansen handler også om å styrke arbeidet med energieffektivisering. Regjeringen har gjennomført en betydelig satsing for å bruke kraften vi har på best mulig måte. Handlingsplanen for energieffektivisering, som regjeringen la fram høsten 2023, presenterte flere virkemidler som vil bidra til å utløse mer energieffektivisering, inkludert særskilte krav og målrettede informasjonstiltak. Virkemidlene i handlingsplanen er i all hovedsak gjennomført eller blir fulgt opp gjennom løpende oppgaver.

2. *I forbindelse med behandling av endringen av klimaloven våren 2025 vedtok Stortinget «Stortinget ber regjeringen planlegge for at klimamålet for 2035 skal nås med utslippsreduksjoner i Norge og i samarbeid med EU.» Hvorfor instruerer ikke energiministeren NVE om å planlegge for tilstrekkelig nett, energieffektivisering og kraftproduksjon til at Norge skal kunne bidra på samme nivå som øvrige EU-land til å nå norske og europeiske mål for klimagassutslippsreduksjonen frem mot 2030 og 2035 og samtidig beholde nødvendig kraftoverskudd til å skre konkurransedyktige kraftpriser for industrien?*

Regjeringen har gitt høy prioritet til arbeidet med å legge til rette for ny kraftproduksjon. Regjeringen har iverksatt en rekke tiltak for at utbyggingen av mer fornybar energi og nett skal gå raskere, blant annet tiltak for å effektivisere og forenkle konsesjonsbehandlingen. Generelle klimapolitiske virkemidler som CO₂-avgiften og kvotesystemet gjør det mer lønnsomt å produsere og forbruke utslippsfri kraft, og bidrar gjennom det til en kostnadseffektiv oppnåelse av klimamålene våre.

Regjeringen gir føringer til NVE gjennom tildelingsbrevet. For 2025 står følgende: «NVE skal prioritere behandling av konsesjonssøknader til nett og til produksjon som bidrar til betydelig økt kraftproduksjon eller til fleksibilitet i kraftsystemet. Videre skal NVE bidra til å følge opp regjeringens kraft- og industriløft for Finnmark. NVE skal bidra i arbeidet med å følge opp regjeringens handlingsplan for energieffektivisering, arbeide for et effektivt og fleksibelt energisystem og støtte regjeringens satsing på vindkraft til havs.»

Samtidig skal føringene oppfylles innfor rammene av at Norge har et markedsbasert system. Det betyr at det er aktørene i markedet som planlegger forbruk, produksjon og nett ut fra vurderinger av lønnsomhet. Kraftprisene gir viktige signaler til aktørene om hvor det lønner seg å bygge ut mer energiinfrastruktur, eller å øke eller redusere forbruket. Aktører som finner det lønnsomt å bygge nett eller kraftproduksjon må i de fleste tilfeller søke NVE om konsesjon. Gjennom konsesjonsbehandlingen og andre reguleringer sørges det for at det i tillegg til lønnsomhet tas hensyn til virkninger for miljø, kraftsystem og andre samfunnsinteresser når det skal bygges ut nett og produksjon. Ansvarsfordelingen mellom

markedet og myndighetene bidrar til at energiresursene forvaltes og utvikles på en samfunnsmessig rasjonell måte, i tråd med energi- og vassdragslovgivningen. I tillegg til konsesjonsbehandling bistår NVE med faglige vurderinger og underlag til politikkutforming på energifeltet. NVE fører også tilsyn av at regelverk og den vedtatte politikken blir fulgt.

Når det gjelder strømmettet er det nettselskapene som har ansvaret for å planlegge og bygge ut nettet. Nettvirksomhet er en monopolvirksomhet, som er underlagt streng regulering. Nettselskapene har blant annet plikt til å tilknytte nytt og økt forbruk og produksjon, og om nødvendig gjennomføre nødvendige investeringer i nettet for å kunne gi tilknytning til aktører som ber om dette. Prosjekter som bidrar med reduksjon i klimagassutslipp ivaretas gjennom tilknytningsplikten. Alle som etterspør kapasitet, får i utgangspunktet tilknytning.

Vi ser en positiv utvikling for kraftproduksjon, og det siste året har NVE fått flere saker til behandling. Mange av sakene gjelder effektoppgraderinger av vannkraft. Dette er et godt bidrag inn i kraftsystemet. Økt effekt i systemet vil kunne bidra til å dempe volatiliteten i kraftmarkedet, noe som er viktig for at norske kraftpriser holder seg konkurransedyktige. Mer kraftproduksjon og mer energieffektivisering er viktig for at Norge skal ha en positiv kraftbalanse i årene fremover, noe som muliggjør klimaomstillingen og opprettholder lave og stabile kraftpriser.

Med hilsen

Terje Aasland



Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/4096-

Dato
18. november 2025

Spørsmål 1-23 til Prop. 1 S (2025-2026) fra Stortingets energi- og miljøkomité

Jeg viser til brev 7. november 2025 fra Energi- og miljøkomiteen med spørsmål til statsbudsjettet fra komiteens medlem fra SV.

Spørsmål 1:

I Prop. 1 S (2025–2026) for budsjettåret 2026 under Klima- og miljødepartementet, står det på side 94 (høyre spalte):

«På avløpsområdet gjelder EUs avløpsdirektiv fra 1991, som er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i forurensningsforskriften. Formålet med avløpsdirektivet fra 1991 er primært å redusere utslipp av organisk materiale og næringssalter som kan føre til eutrofi (overgjødning) av vannforekomster. For å sikre dette formålet er hovedregelen i direktivet at utslipp skal gjennomgå sekundærrensing (kjemisk/biologisk rensetrinn som reduserer organisk materiale).»

Videre refereres det i proposisjonen til prosessen med gjennomføringen av direktivet. Her skriver departementet:

«Da avløpsdirektivet skulle gjennomføres i norsk rett på begynnelsen av 2000-tallet, hadde Norge over tid gjort en betydelig innsats på avløpsområdet med mål om å redusere utslippene fra avløp, og mange nye avløpsanlegg var nylig bygget/oppgradert. Ved gjennomføringen i direktivet ble det derfor laget en overgangsordning der

eksisterende anlegg gradvis skulle oppfylle kravene til sekundærrensing, fremfor å rive eller bygge om nye eller nylig oppgraderte renseanlegg.»

Vi er kjent med at avløpsdirektivet krever at direktivets hovedregel ikke bare er at utslipp skal gjennomgå sekundærrensing, men at det også krever at større avløpsanlegg skal gjennomgå sekundærrensing innen 31. desember 2005.

På den bakgrunn ber vi om at statsråden oversender informasjon om:

- a. lengden på den overgangsordning som ble etablert ved gjennomføring av direktivet,*
- b. det rettslige grunnlaget for å etablere en overgangsordning i strid med direktivets tidsfrister*
- c. de opplysninger departementet har sendt til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) om Norges gjennomføring av direktivets krav til sekundærrensing*

Svar på spørsmål 1:

Som komiteen viser til, hadde Norge over tid gjort en betydelig innsats og gjennomført store investeringer på avløpsområdet da avløpsdirektivet skulle gjennomføres i Norge. På tidspunktet for gjennomføringen var mange av landets renseanlegg nylig blitt oppgradert for å redusere problemet med overgjødning. Det ble da vurdert at disse nylig oppgraderte anleggene ville gi god nok rensing og oppfylle direktivets overordnede formål om å redusere utslipp som fører til eutrofiering.

I forbindelse med gjennomføringen av direktivet ble det derfor laget en overgangsordning, hvor eksisterende anlegg gradvis skulle oppfylle kravene til sekundærrensing. Overgangsordningen innebærer at kravet til sekundærrensing ble utsatt for anlegg som hadde primærrensing og fosforfjerning bygd før 2007, med mindre anleggene senere ble endret vesentlig. Nye anlegg med utslipp til følsomme og normale områder skulle bygges med sekundærrensing. Formålet med overgangsordningen var å sikre god nok rensing og miljøbeskyttelse, uten å måtte rive eller bygge om nylig bygde eller oppgraderte avløpsanlegg. Det ble vurdert at overgangsordningen ga en bedre kost/nytte-gjennomføring av direktivet, slik at norske kommuner – som nylig hadde gjennomført kostbare oppgraderinger – ikke måtte gjennomføre nye oppgraderinger ettersom miljøeffekten ble vurdert som relativt begrenset. Overgangsordningen har ikke fungert etter sin hensikt og mange kommuner har ikke oppgradert til sekundærrensing slik det ble forutsatt. Miljømyndighetene tok tak i dette i 2019 og har prioritert strengere kravstilling og tettere oppfølging av kommunene for å sikre bedre etterlevelse av direktivet.

Klima- og Miljødepartementet foretar nå en gjennomgang av gjennomføringen av 1991-direktivet. Det er viktig at Norge overholder EØS-forpliktelser, både når det gjelder gjennomføring og etterlevelse av krav. Departementet vil på bakgrunn av gjennomgangen vurdere hvordan eventuelle mangler ved gjennomføringen best følges opp. Gjennomgangen og vurderingen vil ses i sammenhengen med departementets arbeid med revidert avløpsdirektiv.

I forbindelse med gjennomføringen av direktivet var det dialog med ESA. ESA ble orientert om overgangsordningen, og fikk blant annet oversendt utkast til forskrift som skulle gjennomføre avløpsdirektivet. Departementet har også nå en pågående dialog med ESA om avløpsdirektivet. I denne dialogen har departementet blant annet gitt ESA informasjon og hatt dialog om etterslepet på avløpsområdet, om relevante bestemmelser i forurensningsforskriften, samt gjennomføringen og etterlevelsen av avløpsdirektivet mer generelt.

Spørsmål 2:

Videre skrives det i budsjettproposisjonen at:

«Utfordringene på avløpsfeltet i dag gjør det imidlertid naturlig å se på om gjennomføringen av direktivet fra 1991 har vært god nok. Det er viktig at Norge overholder EØS-rettslige forpliktelser, både når det gjelder gjennomføring og etterlevelse av krav. Med dette som bakteppe, har departementet startet en gjennomgang av den norske gjennomføringen av avløpsdirektivet fra 1991, og vil på bakgrunn av dette vurdere hvordan eventuelle mangler ved gjennomføringen best følges opp.»

Vi er kjent med forurensningsforskriften § 14 – 6 annet ledd som kun krever sekundærrensing av avløpsvann til det forskriften definerer som «følsomme områder» for «nye renseanlegg» og for «eksisterende renseanlegg som endres vesentlig», og den tilsvarende bestemmelsen i forskriftens § 14-7 hva gjelder utslipp til det forskriften definerer som «normale områder». Vi finner ingen bestemmelse i forurensningsforskriften som krever sekundærrensning til de nevnte områdene, slik direktivet krever.

- a. På den bakgrunn ber vi statsråden klargjøre hvorfor det har vært tvil om forurensningsforskriften unnlattelse av å stille krav om sekundærrensning i følsomme og normale områder, kan ha vært «god nok» gjennomføring av direktivets krav til sekundærrensning.*
- b. Videre ber vi om at statsråden redegjør for sin vurdering av forurensningsforskriften § 14-6 annet ledd og § 14-7 annet ledd i lys av Stortingets lovvedtak om at EØS-avtalens hoveddel skal gjelde som norsk lov, og at EØS-avtalens hoveddel artikkel 3 krever at avtalepartene skal treffe alle «tiltak som er egnet til å oppfylle de forpliktelser som følger av avtalen.»*
- c. Endelig ber vi om at statsråden klargjør hvilke bevilgninger som er nødvendige for at staten skal kunne oppfylle direktivets krav til sekundærrensning.*

Svar på spørsmål 2:

Som nevnt ovenfor, foretar Klima- og Miljødepartementet nå en gjennomgang av gjennomføringen av 1991-direktivet, og ser på om denne har vært god nok. Gjennomgangen er ikke ferdig. Det er viktig at Norge overholder EØS-forpliktelser, både når det gjelder gjennomføring og etterlevelse av krav. Dette er noe regjeringen prioriterer. Departementet vil på bakgrunn av gjennomgangen vurdere hvordan eventuelle mangler ved gjennomføringen best følges opp.

Regjeringen vil understreke at vedlikeholdsetterslepet i avløpssektoren er stort. Mange av renseanleggene overholder ikke dagens krav, og det er et stort behov for fornyelse av

ledningsnett. Det er derfor et stort investeringsbehov i sektoren. Regjeringen tar dette på alvor. Avløpsinfrastruktur er et kommunalt ansvar, og kommunen skal sikre at tjenesten er tilgjengelig og at den etterlever gjeldende krav. Regjeringen viser til at prinsippene om forurensner betaler og selvkost gjelder på avløpsområdet, og at kommunene i tråd med dette kan fullfinansiere utgiftene til avløpsrensing. Selv om vedlikeholdsetterslepet er stort, er det flere kommuner som enten er i gang, eller ferdige med, å oppgradere renseanlegg slik at disse møter dagens krav. Kommunene som overholder dagens krav har jobbet godt, prioritert riktig og handlet i tråd med de plikter som kommunen har som forurensner på området. En statlig tilskuddsordning ville utfordret likebehandling av de kommunene som allerede har fulgt opp gjeldende krav i regelverket.

Spørsmål 3:

Hva er provenyet ved å endre produktforskriften slik at 100% biodrivstoff basert på vedlegg V-råstoff omsettes utenfor omsetningskravet?

Svar på spørsmål 3:

Det er ikke utredet hvordan en slik forskriftsendring ville ha slått ut på omsatt volum biodrivstoff. Departementet har derfor heller ikke anslag på provenyeffekten ettersom denne avhenger av volumet.

Dagens omsetningskrav for biodrivstoff er styringseffektive fordi mengden biodrivstoff kan justeres etter behov og innrettes mot biodrivstoff med bestemte egenskaper. For at biodrivstoff skal være en klimaløsning som bidrar til å redusere klimagassutslipp er det viktig at bærekraft- og utslippsreduksjonskriteriene er oppfylt. Biodrivstoff som omsettes under omsetningskravene må oppfylle bærekrafts- og utslippsreduksjonskriteriene i produktforskriften. Gjennom rapporteringsplikten følger Miljødirektoratet med på at reglene i produktforskriften etterleves.

Ved kjøp av biodrivstoff utenfor omsetningskravene er ikke omsetterne forpliktet til å dokumentere salg av biodrivstoff og oppfyllelse av bærekraftskriterier. Å etablere et myndighetsstyrt system for rapportering og kontroll av biodrivstoff som er omsatt utenfor omsetningskravene ville innebåret dokumentasjonsplikt på alle salgskontrakter, som ville overgått rapporteringen på dagens omsetningskrav. Miljødirektoratet anser et krav om innrapportering av salgskontrakter som et uønsket og lite realistisk alternativ. Departementet har derfor rendyrket omsetningskravene som virkemiddel for bruk av biodrivstoff, som er i tråd med Miljødirektoratets anbefaling.

Spørsmål 4:

Hva er anslått CO₂-reduksjon for 2026 ved å endre produksforskriften slik at 100 % biodrivstoff basert på vedlegg V-råstoff omsettes utenfor omsetningskravet?

Svar på spørsmål 4:

Det er ikke utredet hvordan en slik forskriftsendring ville ha slått ut på omsatt volum biodrivstoff. Departementet har derfor ikke anslag på hvor stor CO₂-reduksjon forslaget ville

innebære. Dersom det er ønskelig med større bidrag til utslippsreduksjoner ved bruk av biodrivstoff, gjøres det mest effektivt ved å øke omsetningskravene.

Dagens omsetningskrav for biodrivstoff er styringseffektive fordi mengden biodrivstoff kan justeres etter behov og innrettes mot biodrivstoff med bestemte egenskaper. For at biodrivstoff skal være en klimaløsning som bidrar til å redusere klimagassutslipp er det viktig at bærekraft- og utslippsreduksjonskriteriene er oppfylt. Biodrivstoff som omsettes under omsetningskravene må oppfylle bærekrafts- og utslippsreduksjonskriteriene i produktforskriften. Gjennom rapporteringsplikten følger Miljødirektoratet med på at reglene i produktforskriften etterleves.

Ved kjøp av biodrivstoff utenfor omsetningskravene er ikke omsetterne forpliktet til å dokumentere salg av biodrivstoff og oppfyllelse av bærekraftskriterier. Å etablere et myndighetsstyrt system for rapportering og kontroll av biodrivstoff som er omsatt utenfor omsetningskravene ville innebåret dokumentasjonsplikt på alle salgskontrakter, som ville overgått rapporteringen på dagens omsetningskrav. Miljødirektoratet anser et krav om innrapportering av salgskontrakter som et uønsket og lite realistisk alternativ. Departementet har derfor rendyrket omsetningskravene som virkemiddel for bruk av biodrivstoff, som er i tråd med Miljødirektoratets anbefaling.

Spørsmål 5:

Hva er provenyet av å stille krav om at alt biodrivstoff som brukes til å oppfylle omsetningskravet skal være basert på vedlegg V-råstoff når dobbelttelling av biodrivstoff basert på vedlegg V-råstoff fjernes?

Svar på spørsmål 5:

Det er kun for omsetningskravet i veitrafikken at det kan dobbelttelles biodrivstoff som oppfyller kravene i vedlegg V. Derfor er spørsmålet avgrenset til veitrafikken.

Et krav om at drivstoffomsettere ikke kan dobbelttelle biodrivstoff basert på vedlegg V-råstoff vil innebære at en større andel av drivstoffet omsatt i veitrafikken i 2026 er biodrivstoff. Dette vil redusere provenyet fra veibruksavgiften på drivstoff og CO₂-avgiften på mineralske produkter, ettersom biodrivstoff ikke ilegges CO₂-avgift og satsen i veibruksavgiften er høyere for bensin enn for bioetanol. På usikkert grunnlag er det anslått at forslaget vil gi om lag 415 mill. kroner i redusert proveny i 2026. Det er lagt til grunn regjeringens foreslåtte avgiftssatser for 2026, som fremgår av Prop. 1 LS (2025–2026) Skatter og avgifter 2026. Forslaget er også målt relativt til regjeringens forslag om å øke omsetningskravet i veitrafikken til 20 pst. i 2026.

Ved endringer i omsetningskravet er det både en direkte og indirekte effekt på volumene av biodrivstoff og fossilt drivstoff. Det er en direkte effekt ved at omsettere må blande inn mer biodrivstoff til erstatning for fossilt drivstoff. Det er også en indirekte effekt ved at økt innblanding av biodrivstoff har en virkning på pumpeprisen, ettersom biodrivstoff er dyrere i innkjøp enn fossilt drivstoff. På noe lengre sikt vil det føre til redusert etterspørsel etter drivstoff, som også vil ha proveny- og utslippsvirkninger. I disse beregningene av proveny-

og utslippsvirkninger er det kun tatt hensyn til den direkte virkningen av forslaget. Det betyr at anslaget trolig er noe konservativt, og at det kan forventes at de langsiktige virkningene av forslaget er høyere enn anslått virkning i 2026.

Spørsmål 6:

Hva er anslått CO₂-reduksjon for 2026 av å stille krav om at alt biodrivstoff som brukes til å oppfylle omsetningskravet skal være basert på vedlegg V-råstoff når dobbelttelling av biodrivstoff basert på vedlegg V-råstoff fjernes?

Svar på spørsmål 6:

Et krav om at drivstoffomsettere ikke kan dobbelttelle biodrivstoff basert på vedlegg V-råstoff er anslått å gi om lag 210 000 tonn CO₂-ekvivalenter i reduserte utslipp i 2026. Anslaget er usikkert. Det er lagt til grunn at forslaget kun vil berøre omsetningskravet i veitrafikken. Videre er det ikke tatt hensyn til prisvirkninger av forslaget (indirekte virkning), som kan gi noe lavere utslipp på lengre sikt. Forslaget er målt relativt til regjeringens forslag om å øke omsetningskravet i veitrafikken til 20 pst. i 2026. Beregningen ovenfor viser endring i utslipp i Norge. Siden biodrivstoff som tilfredsstiller kravene i vedlegg V har bedre bærekraftsegenskaper enn konvensjonelt biodrivstoff, vil forslaget globalt sett gi en klimagevinst i tillegg til det som fanges opp av det norske utslippsregnskapet.

Spørsmål 7:

Hva er provenyet av å øke omsetningskravet av biodrivstoff for veibruk til 23 % i 2026 og 26 % i 2027?

Svar på spørsmål 7:

En økning i omsetningskravet i veitrafikken til 23 pst. i 2026 er anslått å gi om lag 41 mill. kroner i redusert proveny i 2026. Anslaget er usikkert. Det er lagt til grunn regjeringens foreslåtte avgiftssatser for 2026, som fremgår av Prop. 1 LS (2025–2026) *Skatter og avgifter 2026*. Forslaget er også målt relativt til regjeringens forslag om å øke omsetningskravet i veitrafikken til 20 pst. i 2026. Det er ikke tatt hensyn til eventuelle prisvirkninger av forslaget (indirekte effekt), som kan gi noe lavere utslipp på lengre sikt. Provenyvirkningen av å øke omsetningskravet til 26 pst. i 2027 vil avhenge av avgiftssatsene i CO₂-avgift på mineralske produkter og veibruksavgiften som vedtas av stortinget ved behandlingen av 2027-budsjettet neste år. Det er derfor ikke mulig å anslå provenyvirkningen av å trappe opp omsetningskravet i veitrafikken til 26 pst. i 2027.

Spørsmål 8:

Hva er anslått CO₂-reduksjon for 2026 ved å endre produksforskriften slik at omsetningskravet økes til 23 %, sammenliknet med regjeringens forslag?

Svar på spørsmål 8:

En økning i omsetningskravet i veitrafikken til 23 pst. i 2026 er anslått å gi om lag 220 000 tonn CO₂-ekvivalenter i reduserte utslipp. Anslaget er usikkert. Det er ikke tatt hensyn til prisvirkninger av forslaget (indirekte virkning), som kan gi noe lavere utslipp på lengre sikt.

Forslaget er målt relativt til regjeringens forslag om å øke omsetningskravet i veitrafikken til 20 pst. i 2026.

Spørsmål 9:

Hva er provenyet av å øke omsetningskravet av biodrivstoff for andre formål til 16 % i 2026 og 18 % i 2027?

Svar på spørsmål 9:

En økning i omsetningskravet for andre formål til 16 pst. i 2026 er anslått å gi om lag 190 mill. kroner i redusert proveny i 2026. Anslaget er usikkert. Det er lagt til grunn regjeringens foreslåtte avgiftssatser for 2026, som fremgår av Prop. 1 LS (2025–2026) Skatter og avgifter 2026. Forslaget er også målt relativt til regjeringens forslag om å øke omsetningskravet for andre formål til 11 pst. i 2026. Det er ikke tatt hensyn til eventuelle prisvirkninger av forslaget (indirekte effekt), som kan gi noe lavere proveny på lengre sikt.

Provenyvirkningen av å øke omsetningskravet for andre formål til 18 pst. i 2027 vil avhenge av avgiftssatsene i CO₂-avgift på mineralske produkter som vedtas av Stortinget ved behandlingen av 2027-budsjettet neste år. Det er derfor ikke mulig å anslå provenyvirkningen av å trappe opp omsetningskravet i 2027.

I regjeringens klimastatus og -plan varslet regjeringen at omsetningskravene trappes opp saktere i 2026 og 2027 enn tidligere lagt til grunn. En medvirkende årsak til dette var at det våren 2025 ble avdekket omfattende feilrapportering av biodrivstoff samtidig som det i EU ble registrert kunstige lave priser og mistanke om svindel.

Spørsmål 10:

Hva er anslått CO₂-reduksjon for 2026 ved å endre produktforskriften slik at omsetningskravet for biodrivstoff for andre formål økes til 16 % i 2026?

Svar på spørsmål 10:

En økning i omsetningskravet for andre formål til 16 pst. i 2026 er anslått å gi om lag 120 000 tonn CO₂-ekvivalenter i reduserte utslipp. Anslaget er usikkert. Det er anslått at i overkant av 90 pst. av utslippsreduksjonene vil skje under innsatsfordelingen, mens resterende utslippsreduksjoner skjer i kvotepliktig sektor. Det er ikke tatt hensyn til prisvirkninger av forslaget (indirekte virkning), som kan gi noe lavere utslipp på lengre sikt. Forslaget er målt relativt til regjeringens forslag om å øke omsetningskravet for andre formål til 11 pst. i 2026.

Spørsmål 11:

Hva gjør regjeringen for å unngå at avansert biodrivstoff vil kunne være POME, avfall/rester fra palmeoljeproduksjon, som vil kunne føre til økt avskoging? Eller mener regjeringen at det er bedre med avfall fra palmeoljeproduksjon enn andre vedlegg Vråstoff?

Svar på spørsmål 11:

Biodrivstoff som omsettes i Norge under omsetningskravene må oppfylle bærekrafts- og utslippsreduksjonskriteriene i produktforskriften kapittel 3. Bærekraftskriteriene innebærer krav om reduksjon av klimagassutslipp fra biodrivstoff over livsløpet, i tillegg til arealkriterier. Kravet om reduksjon av klimagassutslipp er 50 prosent reduksjon sammenlignet med en fossil referanseverdi på 83,8 gram CO₂-ekvivalenter per MJ. Omsettere av drivstoff må rapportere på oppfyllelse av bærekrafts- og utslippsreduksjonskriterier til Miljødirektoratet.

Regjeringen har gjennomført flere tiltak for å sikre at Norges bruk av biodrivstoff bidrar til å redusere globale utslipp. Regelverket for omsetning av biodrivstoff ble revidert og oppdatert med virkning fra januar 2025. Regelverksendringene innebar blant annet innføring av sanksjonsmekanismer, som gjør det enklere å håndheve regelverket for Miljødirektoratet. I tillegg ble det gjennomført mindre presiseringer og definisjonsendringer for å tydeliggjøre regelverket. I regjeringens Klimastatus og -plan for 2024 varslet regjeringen at den ville innføre faste kontrollpunkter for helhetlige vurderinger av biodrivstoffpolitikken. I klimastatus og plan for 2025 ble første kontrollpunkt gjennomført, basert på kunnskapsgrunnlag fra Miljødirektoratet. Videre ble det etablert et system for videre opptrappinger av omsetningskravene for biodrivstoff, som består av toårige sykluser. Systemet sikrer at grundige konsekvensutredninger vil ligge til grunn for fremtidige økninger i omsetningskravene, og gjør det mulig å varsle endringer i god nok tid til at omsettere av drivstoff rekker å innrette seg de nye kravene før ikrafttredelse.

Utslipp fra indirekte arealbruksendringer, for eksempel avskoging, kan redusere eller nulle ut hele klimagassbesparelsen fra bruk av biodrivstoff. Fra og med 2026 innføres delkrav til bruk av avansert biodrivstoff i omsetningskravet for veitrafikk, sjøfart og andre formål. Avansert biodrivstoff er det mest bærekraftige biodrivstoffet. Råstoffene som kan brukes til å produsere avansert biodrivstoff er generelt forbundet med liten risiko for indirekte arealbruksendringer og økte globale utslipp, fordi de er umodne råstoff som har færre alternative bruksområder. Generelt bør biodrivstoff vurderes ut fra hva slags bærekraftsegenskaper det har. Å forskjellsbehandle biodrivstoff ut fra type skogråstoff eller produksjonsland er handelsrettslig og handelsrelasjonsmessig krevende.

Spørsmål 12:

Drivstoffomsetterne hevder i budsjettinnspill til Stortinget at det som i regjeringens klimastatus og plan omtales som feilrapportering fra bransjen, skyldtes at Miljødirektoratet la frem en fortolkning av regelverket som var ny sett opp mot etablert og kommunisert praksis fra bransjen. Kan regjeringen utdype hva uenigheten besto i, når Miljødirektoratets fortolkning første gang ble kommunisert og gjøre rede for hvilke eksterne juridiske vurderinger som er innhentet i prosessen?

Svar på spørsmål 12:

Siden spørsmålet dreier seg som detaljer rundt Miljødirektoratets utøvelse av myndighet gjennom produktforskriften, er spørsmålet forelagt Miljødirektoratet som har gitt følgende svar:

«Siden 2018 har omsetningskravene for biodrivstoff premiært biodrivstoff som er laget av avfall og rester som ikke kan brukes til mat og dyrefôr. Dette skyldes at biodrivstoff laget av råstoff som kan brukes til mat og dyrefôr generelt gir høy risiko for indirekte arealbruksendringer, med tap av natur og økte globale klimagassutslipp som mulig konsekvens.

Fornybardirektivet, som er gjennomført i produktforskriften, fremmer bruk av avfall og rester i kategori 1 og 2 til biodrivstoffproduksjon. Råstoff i kategori 3 anses mer høyverdig fordi det kan benyttes til mat og dyrefôr. Inndelingen i tre kategorier følger av forskrift om animalske biprodukter, som det henvises til fra produktforskriften, og handler primært om hensynet til smittefare. Drivstoffomsettere må kunne dokumentere om råstoffene som er brukt er kategori 1, 2 eller 3, helt tilbake til der råstoffet oppstår.

På grunn av stor vekst i bruken av biodrivstoff fra USA, rapportert som laget av dyrefett kategori 1 og 2 under omsetningskravene for biodrivstoff, igangsatte Miljødirektoratet kontroll av denne typen biodrivstoff i 2023 og 2024. Etter omfattende undersøkelser konkluderte direktoratet med at 10 omsettere manglet god nok dokumentasjon på råstoffklassifiseringen for til sammen 1,3 milliarder liter biodrivstoff laget av dyrefett. Dette utgjorde omtrent halvparten av alt biodrivstoff laget av avfall og rester solgt i Norge og innrapportert under omsetningskravene i perioden 2017-2023.

I arbeidet med kontrollen konfererte Miljødirektoratet med blant annet Mattilsynet, som forvalter forskriften om animalske biprodukter og ISCC, som er den største sertifiseringsordningen for biodrivstoff i EU.

Flere drivstoffomsettere har forstått regelverket slik at det ikke er nødvendig å dokumentere kategorisering av råstoffet tilbake til opprinnelsesstedet. Dette ble underbygget av at regelverket om animalske biprodukter tilsier at blandinger av råstoff i ulike kategorier automatisk skal anses som kategori 1 eller 2. Dette regelverket skal sikre at kontaminert dyrefett blir forsvarlig behandlet ut fra smittehensyn. Regelen kan imidlertid ikke tas til inntekt for at dyrefett ikke må kategoriseres hvis man blander ulike kategorier for å produsere biodrivstoff. Da undergraves hele formålet med å fremme biodrivstoff av dyrefett som ikke har mer høyverdige bruksområder, det vil si dyrefett kategori 3.

Drivstoffomsetterne stilte også spørsmål ved hvorvidt Miljødirektoratet hadde hjemmel til å stille dokumentasjonskrav knyttet til kategorisering av råstoff tilbake til der de oppstår. Sistnevnte spørsmål ble avgjort av Klima- og miljødepartementet ved klagesak, som ga Miljødirektoratet medhold.

I etterkant av den første kontrollen Miljødirektoratet gjennomførte, publiserte direktoratet 19. mars 2024 en fagmelding og sendte brev til drivstoffomsetterne med informasjon om hvordan regelverket skal forstås og praktiseres. Regelverket om råstoffklassifisering har imidlertid vært gjeldende rett siden 2018. Drivstoffomsetterne kommuniserte ikke sin forståelse av det aktuelle regelverket eller søkte veiledning hos Miljødirektoratet før kontrollen i 2023 avdekket

at bransjens praksis ikke har vært korrekt. Etter at Miljødirektoratet gikk ut med den fagmeldingen, sendte enkelte aktører i bransjen sine juridiske vurderinger til direktoratet. Miljødirektoratet har ikke selv innhentet noen eksterne juridiske vurderinger. Miljødirektoratets egne redegjørelser i etterkant av kontrollen har bidratt til at de fleste drivstoffomsettere har lagt om sin praksis slik at den per i dag er i tråd med gjeldende regelverk.»

Spørsmål 13:

Alle mottakere av CO₂-kompensasjonsordningen skulle innen 1. mars 2025 sendt inn sine planer for hvordan minst 40 % av midlene de mottar skal benyttes til energieffektivisering og CO₂-reduksjon. Kan regjeringen gi en tabell med oversikt over hver enkelt virksomhets innmeldte årlige investeringer i energieffektivisering (i GWh) og årlige CO₂-reduksjon, i tillegg til de årlige samlede investeringer i hhv energieffektivisering og CO₂-reduksjon?

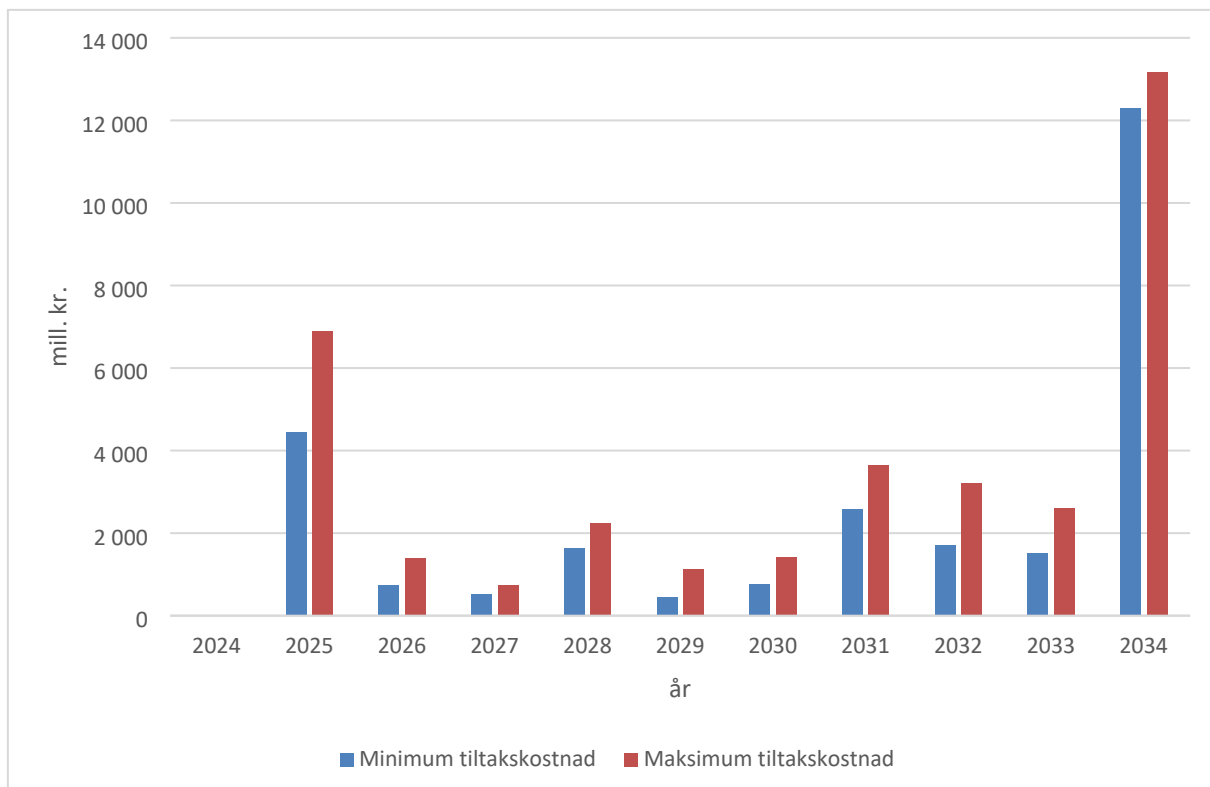
Svar på spørsmål 13:

Miljødirektoratet har per 13. november ferdigbehandlet og godkjent tiltaksplaner for 25 virksomheter/konsern. Tallene under er basert på disse.

Tiltaksplanene representerer en foreløpig plan som viser hvordan virksomheten kan bruke CO₂-kompensasjon på klima- og energieffektiviseringstiltak. Tiltaksplanene kan oppdateres, og virksomhetene er ikke forpliktet til å gjennomføre alle tiltakene de har lagt fram i tiltaksplanene. Det endelige resultatet vil dermed avvike fra beskrivelsen tallene under.

Tiltaksplanene gir ikke detaljert informasjon om årlige investeringer, men et estimat på når tiltaket skal implementeres. Det er derfor ikke mulig å si noe om årlige investeringer per virksomhet eller tiltak. Figuren under viser hvordan tiltakene fordeler seg på implementeringsår. De fleste virksomhetene har oppgitt implementeringstidspunkt ved ferdigstilling, men noen har oppgitt oppstartsår. Dette er en av årsakene til at tiltakskostnadene i stor grad faller på 2025 og 2034.

Figur 1: Tiltakskostnader for 25 godkjente tiltaksplaner fordelt på implementeringsår.



I tiltaksplanene har virksomhetene for hvert tiltak valgt en tiltakskategori blant ti forhåndsdefinerte kategorier. Ettersom virksomhetene har noe varierende praksis for kategorisering av sine tiltak og noen tiltak er relevant for flere kategorier er det ikke mulig å gi et presist svar på hvordan tiltak fordeler seg på utslipp og energibruk. Følgende tabell gir imidlertid en grov sammenstilling av kostnader i tre overordnede kategorier.

Type tiltak	Kostnader min, mill. kr.	Kostnader maks, mill. kr.	Andel av totale tiltakskostnader, min	Andel av totale tiltakskostnader, maks
Reduksjon av klimagassutslipp	13 953	19 954	52 %	55 %
Energieffektivisering	3 108	4 585	12 %	13 %
Forskning og utvikling	9 607	11 892	36 %	33 %
Totalt	26 669	36 431		

Vedlagte tabell inneholder en oversikt over alle tiltak i tiltaksplanene som er godkjente per 13. november 2025. De totale tiltakskostnadene ligger foreløpig på 27-36 mrd. kroner for de 25 virksomhetene mens de er forpliktet til å bruke 19 mrd. kroner.

Spørsmål 14:

Kan regjeringen anslå en årlig effekt av energieffektivisering og CO₂-reduksjon av å øke kravet til energieffektivisering og CO₂-reduksjon til hhv 50%, 60%, 70 %, 80 % og 100 % av samlet CO₂-kompensasjonsordning?

Svar på spørsmål 14:

Det er ikke gjort beregninger av utslippseffekten eller energibruk av dagens krav. En slik beregning ville dessuten vært svært usikker ettersom tiltaksplanene kan endres underveis i perioden og virksomhetene kan velge blant tiltak i planer som inneholder flere tiltak enn det som er nødvendig for å oppfylle kravet om 40 pst. Det er derfor vanskelig å vite hvilke tiltak som vil bli realisert, eller i hvilken grad pengene går til forskning og utvikling, energieffektivisering, energigjenvinning eller utslippsreduksjoner.

Departementet har dermed ikke grunnlag for å kunne beregne effekten på energieffektivisering og utslippsreduksjoner av å endre CO₂-kompensasjonsordningen slik at henholdsvis 50, 60, 70, 80 eller 100 pst. av den samlede kompensasjonen en virksomhet mottar brukes på klima- og energieffektiviseringstiltak.

Spørsmål 15:

Kan regjeringen anslå en årlig effekt av CO₂-reduksjon av å øke kravet til energieffektivisering og CO₂-reduksjon til hhv 50%, 60%, 70 %, 80 % og 100 % av samlet CO₂-kompensasjonsordning, men der det stilles krav om at økningen i kravet skal forbeholdes CO₂-reduksjon utover innmeldte planer?

Svar på spørsmål 15:

Det er ikke gjort beregninger av utslippseffekten eller energibruk av dagens krav. En slik beregning ville dessuten vært svært usikker ettersom tiltaksplanene kan endres underveis i perioden og virksomhetene kan velge blant tiltak i planer som inneholder flere tiltak enn det som er nødvendig for å oppfylle kravet om 40 pst. Det er derfor vanskelig å vite hvilke tiltak som vil bli realisert, eller i hvilken grad pengene går til forskning og utvikling, energieffektivisering, energigjenvinning eller utslippsreduksjoner.

Departementet har dermed ikke grunnlag for å kunne beregne effekten på energieffektivisering og utslippsreduksjoner av å endre CO₂-kompensasjonsordningen slik at henholdsvis 50, 60, 70, 80 eller 100 pst. av den samlede kompensasjonen en virksomhet mottar brukes på klima- og energieffektiviseringstiltak.

Spørsmål 16:

Kan regjeringen anslå en årlig effekt for CO₂-reduksjon av å øremerke hhv 10 %, 20 %, 30 % eller 40 % av dagens CO₂-kompensasjonsordning til CO₂-reduksjon?

Svar på spørsmål 16:

Det er ikke gjort beregninger av utslippseffekten eller energibruk av dagens krav. En slik beregning ville dessuten vært svært usikker ettersom tiltaksplanene kan endres underveis i perioden og virksomhetene kan velge blant tiltak i planer som inneholder flere tiltak enn det som er nødvendig for å oppfylle kravet om 40 pst. Det er derfor vanskelig å vite hvilke tiltak som vil bli realisert, eller i hvilken grad pengene går til forskning og utvikling, energieffektivisering, energigjenvinning eller utslippsreduksjoner.

Departementet har dermed ikke grunnlag for å kunne beregne effekten på energieffektivisering og utslippsreduksjoner av å endre CO₂-kompensasjonsordningen slik at henholdsvis 10, 20, 30 eller 40 pst. av den samlede kompensasjonen en virksomhet mottar brukes på klimatiltak.

Spørsmål 17:

Kan regjeringen anslå en årlig effekt for CO₂-reduksjon av stille krav om at utbetaling av CO₂-kompensasjon tilbakeholdes til energieffektiviserings- eller det CO₂-reduserende tiltaket er godkjent gjennomført?

Svar på spørsmål 17:

Slik CO₂-kompensasjonsordningen er innrettet i dag skal minst 40 pst. av den samlede kompensasjonen for perioden 1. januar 2024 til 31. desember 2030 brukes på klima- og energieffektiviseringstiltak innen utgangen av 2034. Dersom denne forpliktelsen ikke oppfylles skal Miljødirektoratet i henhold til *Forskrift om CO₂-kompensasjon for industrien for perioden 2021-2030* § 17 d., kreve at virksomheten betaler tilbake utbetalt kompensasjon. Premisset er at virksomhetene skal benytte midlene de får utbetalt til å gjennomføre tiltak. Gitt krav om tilbakebetaling ved manglende gjennomføring, ville ikke å tilbakeholde utbetaling gi endret effekt.

Spørsmål 18:

Når har regjeringen til hensikt å godkjenne REFuel Maritime og la regelverket gjelde norsk maritim sektor?

I klimastatus og plan for 2026 står det "Norge er i dialog med EU om å oppdatere avtalen om deltakelse i EUs innsatsfordeling og skog- og arealbruksregelverket for perioden 2021–2030." Det samme sto i planen i fjor. Hvorfor er regjeringen ikke i stand til å få landet en avtale med EU?

Svar på spørsmål 18:

Etter at EU i 2023 vedtok endringer for å forsterke innsatsfordelingsforordningen og skog- og arealbruksregelverket har Norge og Island vært i dialog med Kommisjonen om vilkårene for vår deltakelse i dette regelverket. I juni 2025 leverte Norge og Island et konkret forslag til løsning i saken. Vi venter fremdeles på tilbakemelding fra Kommisjonen.

Spørsmål 19:

Har regjeringen vurdert å CO₂-avgiftsbelegge bruken av drivstoff i fiskeflåten og i akvanæringen (slik det i realiteten er for NO_x-utslippene) i stedet for å avgiftsbelegge omsetningen?

Svar på spørsmål 19:

CO₂-avgiften på mineralske produkter beregnes per liter (mineralolje, bensin), Sm³ (naturgass) og kg (LPG). Det er en nær sammenheng mellom mengde (liter/Sm³/kg) og utslipp av CO₂.

En avgift som beregnes etter faktisk bruk av fossilt drivstoff, uavhengig av om den er bunkret i Norge eller i utlandet, vil avgiftsteknisk sett være langt mer komplisert.

- Det vil innebære at det er den enkelte eieren av fartøyet eller akvakulturanlegget som blir avgiftspliktig, i stedet for et begrenset antall omsettere og importører av drivstoff slik det er i dag.
- Den avgiftspliktige eieren av fartøyet eller akvakulturanlegget må i så fall rapportere korrekt informasjon til skattemyndigheten om mengden drivstoff som er forbrent og fordeling av drivstoff bunkret i ulike land. Det vil være krevende for skattemyndighetene å kontrollere om opplysningene er korrekte. Fordeling av drivstoff bunkret i ulike land er blant annet nødvendig for å hensynta forskjeller i innblanding av biodrivstoff mellom land. I Norge er det et krav om at minst 6 pst. av omsatt drivstoff til fartøy og akvakulturanlegg skal være biodrivstoff, og regjeringen har varslet at kravet skal økes de neste årene. Bruk av biodrivstoff bør ikke ilegges CO₂, fordi det ikke gir utslipp av klimagasser ved forbrenning.
- Videre har også Island CO₂-avgift på drivstoff til fiskerisektoren. For å unngå dobbel prising av utslipp bør det i så fall gis fritak eller redusert avgiftssats for drivstoff som allerede er ilagt klimaavgift i andre land.
- Det er bare drivstoff omsatt i Norge som teller i det norske utslippsregnskapet og i Norges oppfyllelse av Parismålet. Avgift på utslipp reiser spørsmålet om Norge skal prise utslipp som teller i andre lands utslippsregnskap.

Oppsummert vil en omlegging trolig gi en mer komplisert avgift, og dermed økte administrative kostnader for både de næringsdrivende og avgiftsmyndighetene, uten at det gir særlig mye bedre prising av CO₂-utslippene. En omlegging i tråd med spørsmålet er ikke vurdert nærmere.

Spørsmål 20:

Ville dagens lovverk gi rom for å innføre CO₂-utslipps måling og avgiftsbelegging i fiskeflåten og i akvanæringen i stedet for avgiftsbelegging av omsetningen?

Svar på spørsmål 20:

En omlegging av CO₂-avgiften fra en produktavgift til en avgift basert på bruk, krever endringer i særavgiftsregelverket som må utredes og sendes på høring før den eventuelt kan gjennomføres.

Spørsmål 21:

Det er gjort betydelig erfaringer med klimakrav i offentlige bygg, anleggs og asfaltprosjekter både fra kommuner, fylkeskommuner og statlige virksomheter. Hva er det som gjør at

regjeringen ikke har evnet å samle disse erfaringene i løpet av året som er gått siden sist budsjett?

Svar på spørsmål 21:

Det er særlig en viktig endring siden regjeringen sist omtalte saken i Klimastatus og -plan for 2025, som gjør at regjeringen ønsker å samle mer erfaring for å opplyse saken bedre. Kommunene fikk i april 2025 hjemmel i forskrift etter forurensningsloven til å påby bruk av nullutslippsløsninger og biogass på bygge- og anleggsplasser. Dette virkemiddelet vil delvis overlappe med kravene som DFØ og Miljødirektoratet har utredet for offentlige bygge- og anleggsprosjekter. Regjeringen viser til at Oslo kommune nå har på høring et forslag til lokal forskrift med innretning av klimakrav. Vi vil derfor vurdere erfaringer som kommer fra høringen i Oslo kommune, og eventuelt andre kommuner som velger å innføre lokale krav, før vi eventuelt sender på høring et forslag om krav i offentlige anskaffelser. Dette mener vi kan gi et bedre grunnlag for å vurdere konsekvensen klimakrav kan få for aktiviteten i næringen og utbyggingskostnader.

Spørsmål 22:

DFØ fikk i sitt tildelingsbrev for 2025 et oppdrag om å anbefale forslag til klimakrav i bygg- og anleggsprosjekter. Hva har de anbefalt? Kan regjeringen oversende anbefalingen i sin helhet? Når forventes de eventuelt å komme med en anbefaling?

Svar på spørsmål 22:

DFØ har i samarbeid med Miljødirektoratet utredet minimumskrav til offentlige anskaffelser av bygge- og anleggsplasser. Utredningen «Klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser – utredning del 2» ligger tilgjengelig på [Miljødirektoratets nettsider](#). Miljødirektoratet og DFØ mener at et forskriftsfestet minimumskrav i offentlige bygge- og anleggsanskaffelser kan være et viktig virkemiddel som kan kutte betydelige utslipp fra bygge- og anleggsplasser og bidra til omstilling til nullutslipp i hele landet. Miljødirektoratet og DFØ har utarbeidet et forslag til forskrift med hjemmel i anskaffelsesloven § 16. Det er i utgangspunktet foreslått et minimumskrav som gjelder alle anskaffelser etter anskaffelsesforskriften, forsyningsforskriften og forskrift om forsvars- og sikkerhetsanskaffelser. Kravet er rettet mot at en viss andel av energibruken på byggeplass og anleggsområdet skal gjøres utslippsfritt.

Spørsmål 23:

Staten pålegger seg selv i dag vesentlig mindre strenge krav til samlet rapportering og styring for å nå samfunnsmessige mål for bærekraft enn det som pålegges privat næringsliv. Blant annet stiller eierskapsmeldingen vesentlig strengere krav til å både rapportere og redusere klimagassutslipp, både direkte og utslippene i verdikjeden, enn det øvrige statlige virksomheter får. Fellesføringene til statlige virksomheter er en start. Hvorfor mener regjeringen at det er riktig at statlige etater og virksomheter som Statsbygg og Statens vegvesen, skal ha svakere krav fra eier enn statlige selskaper som Posten og Nye Veier?

Svar på spørsmål 23:

Å nå målet om et lavutslippssamfunn i 2050 krever omstilling av hele samfunnet, inkludert statlig sektor. For 2024 og 2025 har regjeringen gitt en fellesføring til underliggende virksomheter om systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp. Som en del av dette arbeidet er det forventet at virksomhetene vurderer hvordan klimaendringene påvirker dem. Virksomheten skal også gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant. I arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet. I Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimameldingen 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet* skriver regjeringen at den vil evaluere fellesføringen om systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. På bakgrunn av denne evalueringen vil regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å innføre målrettede krav/retningslinjer for drift og anskaffelser i alle statlige underliggende virksomheter. Som et viktig ledd i den pågående evalueringen har [Cicero undersøkt rapporteringen på fellesføringen for 2024](#). I tillegg til fellesføringen er statlige etater og virksomheter blant annet pålagt til å ta klima- og miljøhensyn gjennom anskaffelsesregelverket og statens reiseregulativ.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen