



STORTINGET

Innst. 58 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:8 S (2025–2026)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Maren Grøthe og Trygve Slagsvold Vedum om å stanse innføringen av ny EU-avgift på drivstoff i Norge

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse den nasjonale gjennomføringen av ETS2.»

Det vises til dokumentene for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Komiteen har i brev av 23. oktober 2025 til Klima- og miljødepartementet ved statsråd Andreas Bjelland Eriksen bedt om en vurdering av forslaget. Statsrådets uttalelse følger av vedlagte brev av 6. november 2025. Komiteen inviterte til skriftlig høring i saken og mottok ett høringsinnspill innen høringsfristen. Sakens dokumenter, inkludert høringsinnspillet, er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Hagenborg, lederen Mani Hussaini, Linda Monsen Merkesdal, Frida Hegranes Selvik og Solveig Vik, fra Fremskrittspartiet, Kristoffer Sivertsen, Rikard Spets, Morten Stordalen og Tor Mikkell Wara, fra Høyre, Kari Sofie Bjørnsen og Aleksander Stokkebø, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Senterpartiet, Maren Grøthe, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Miljøpartiet De Grønne, Frøya Skjold Sjursæther og fra Venstre, Marit Veia, viser til representantforslaget som ber regjeringen om å stanse den nasjonale gjennomføringen av EUs nye klimavotesystem for klimagassutslipp fra forbrenning av brensel i veitransport, bygg og andre utvalgte sektorer (ETS2).

Komiteen noterer seg at det er kommet ett skriftlig innspill til saken.

Komiteen påpeker at Stortinget i tråd med Innst. 527 L (2024–2025), jf. Prop. 104 L (2024–2025), vedtok å ta inn det nye klimavotesystemet i klimavoteloven. Komiteen påpeker videre at det er verdt å merke seg at regelverket for ETS2 gradvis ble tatt inn i norsk rett som følge av EUs forsterkede klimavotedirektiv (direktiv (EU) 2023/959) over tid, der enkelte deler var gjeldende også før lovendringen det her vises til fra våren 2025. Komiteen viser til brev fra klima- og miljøministeren datert 6. november 2025, hvor det påpekes at direktivet nå fullt ut er gjennomført i norsk rett, sist ved endringer i klimavoteforskriften 29. september 2025.

Komiteen viser videre til at formålet med ETS2 var å innføre en felleseuropeisk minstepris på utslipp

fra omfattede sektorer, som skal kunne bidra til å redusere lands utslipp under innsatsfordelingsforordningen. Karbonprisen som følge av ETS2 er ment å bidra til at det etableres markedsinsentiver for investeringer i oppgraderinger av bygg- og transportsektoren, og som bidrag til å redusere utslippene fra disse sektorene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at EUs forsterkede klimavotedirektiv ble innlemmet i EØS-avtalen i 2023 og at regelverket nå er tatt inn i norsk rett. Stortinget vedtok endringer av klimavoteloven før sommeren 2025 og Klima og miljødepartementet gjennomførte de siste stegene av innføringen i september 2025.

Disse medlemmer er opptatte av en rettferdig og effektiv klimaomstilling samtidig som at vi skal bruke de nødvendige verktøyene for at det ikke skal bli plutselige og drastiske økninger i drivstoffprisen som konsekvens av ETS2. Derfor ønsker disse medlemmer å understreke at Norge kan søke om midlertidig unntak, og kan kompensere gjennom andre avgifter eller andre ordninger om det skulle bli nødvendig. Videre vil disse medlemmer påpeke at EU-landene har vedtatt utsatt ikrafttredelse av kvotesystemet med ett år, til 1. januar 2028. EU-kommisjonen har foreslått en rekke tiltak for å sørge for at kvoteprisen holder seg på ønsket nivå ved lansering og for å sikre prisstabilitet etter implementering. Norge vil som følge av dette også få bedre tid til å forberede og tilpasse seg det nye regelverket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at Stortinget våren 2025 vedtok endringer i klimavoteloven som gir hjemmel for å fullføre den nasjonale gjennomføringen av EUs nye klimavotesystem for klimagassutslipp fra forbrenning av brensel i veitransport, bygg og andre utvalgte sektorer (ETS2) i Norge.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen i Prop. 104 L (2024–2025) henviste til at de høyeste prisanslagene med kvotepris på 200 2020-euro kan gi en økning i brenselspris på 7,49 kr/liter diesel og 6,54 kr/liter bensin i hele EU/EØS-området. Til sammenligninger den norske generelle CO₂-avgiften på mineralolje og bensin i 2025 på 3,79 og 3,25 kroner per liter.

Disse medlemmer understreker at det er stor usikkerhet knyttet til det endelige nivået på kvoteprisen og hvorvidt en differensiering av CO₂-avgiften vil innebære statsstøtte. I verste fall kan innbyggere og næringsliv i Norge risikere en dobbel utgift fra 2028, med både norsk CO₂-avgift og det som i praksis blir en ny EU-avgift på drivstoff. Disse medlemmer mener at et slikt scenario vil være en uholdbar situasjon.

Disse medlemmer viser til at det nye regelverket skaper store protester innad i EU. I sommer sendte

Tsjekkia sammen med Tyskland, Italia, Spania, Polen og 13 andre EU-land et brev til EU-kommisjonen der de ber om endringer i systemet blant annet for å sikre at kvoteprisen holdes nær gulvet på 45 euro. Disse medlemmer viser til at det enn så lenge ikke er noe som tyder på at landene vil få gehør for de foreslåtte endringene. Konsekvensene for folk og næringsliv både i Norge og EU vil kunne bli dramatiske.

Disse medlemmer mener at det eneste fornuftige å gjøre i møtet med et system som fremdeles har så stor usikkerhet knyttet til seg, med risikoen for store økninger i utgiftene til folk og næringsliv i Norge, er å stanse implementeringen av ETS2.

Komiteens medlem fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse den nasjonale gjennomføringen av EUs nye klimavotesystem (ETS2).»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener at avgiftsnivået som er ilagt bilistene og transportsektoren er for høyt. Disse medlemmer understreker at bilen er et nødvendig transportmiddel i arbeid, familieliv og hverdagslogistikk. På generelt grunnlag ønsker disse medlemmer derfor å redusere drivstoffavgiftene, slik at friheten til å velge transportmiddel ivaretas. I den forbindelse mener disse medlemmer det er helt sentralt å hindre avgiftsøkninger på blant annet drivstoff.

Disse medlemmer viser til regjeringens plan for opptrapping av klimaavgiftene under innsatsfordelingen, der regjeringens klimastatus og -plan for 2026 skisserer en klimaavgift på 2 400 2025-kroner i 2030. Videre foreslås en lineær opptrapping mot 2035 som vil gi en klimaavgift på 3 400 2025-kroner. Disse medlemmer legger til grunn at CO₂-avgiften er den største delen av prisanslagene og at den antas å øke mer enn kvoteprisen under EUs kvotesystem.

Disse medlemmer vil videre påpeke at en samtidig anvendelse av en nasjonal CO₂-avgift og kvoteplikt under EUs kvotesystem innebærer dobbel virkemiddelbruk. Disse medlemmer mener at dette ikke er formålstjenlig når EUs utslipp kun er underlagt kvotepris. Den doble virkemiddelbruken øker dermed kostnadsbyrden for norske husholdninger og næringsliv og bidrar ikke til ytterligere reduksjon i globale utslipp, slik disse medlemmer ser det.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Prop. 1 S (2025–2026) der regjeringen skriver følgende om kvoteplikt for luftfarten:

«Ileggelse av både avgift og kvoteplikt innebærer en u hensiktsmessig dobbel virkemiddelbruk. Et avgifts fri-

tak som her foreslås, vil gi en mer effektiv klimapolitikk ettersom avgift i tillegg til kvoteplikt har begrenset eller ingen klimateffekt og heller ingen effekt på oppnåelse av Norges klimamål under Parisavtalen. Et konsekvent utformet system vil også gi økt forutsigbarhet hos aktørene og innebære en forenkling av avgiftssystemet. Videre vil et logisk system være viktig for å få gjennomslag hos ESA i pågående og fremtidige statsstøttesaker.»

Disse medlemmer mener dermed at Norge bør fjerne CO₂-avgiften på alle områder som omfattes av og vil bli omfattet av ETS2 for å få en mest mulig rettferdig byrdefordeling og som ikke straffer norsk eierskap.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne CO₂-avgiften på de områder som dekkes av EUs nye klimakvotesystem (ETS2) fra samme dato som det innføres.»

Disse medlemmer vil subsidiært støtte Senterpartiets forslag om å stanse den nasjonale gjennomføringen av ETS2.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Miljøpartiet De Grønne og Venstre understreker igjen EØS-avtalens avgjørende betydning for norsk økonomi og næringsliv, og at det er av stor betydning at Norge opprettholder sine forpliktelser i avtalen. Å følge opp gjennomføring av EUs klimakvotesystem, herunder det nye ETS2-regelverket, sikrer at norske bedrifter konkurrerer på like vilkår med selskaper i EU.

Disse medlemmer viser til at på grunn av de pågående diskusjoner om iverksettelse av det nye kvotesystemet innad i EU, har det i etterkant av våren 2025 blitt enighet innad i EU om å utsette ikrafttreddelsen til tidligst 1. januar 2028. Disse medlemmer mener at det derfor bør være god nok tid for regjeringen og offentlig forvaltning å foreta nødvendige forberedelser frem til planlagt ikrafttredelse av ETS2.

Disse medlemmer gjentar at de aktuelle hjemlene er gjennomført i norsk rett, og ser derfor ingen grunn til å stemme for et forslag om stanse allerede gjennomført regelverk.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til Innst. 527 L (2024–2025), jf. Prop. 104 L (2024–2025) Endringer i klimakvoteloven, og merknadene fra Høyre og Venstre der. Blant annet som følge av disse partiers støtte til lovforslaget i nevnte sak, er direktivet nå gjennomført i norsk rett. Høyre og Venstre har ikke endret mening i denne saken siden behandlingen våren 2025.

Disse medlemmer deler forslagsstillernes bekymring for konsekvensene for folk og næringsliv dersom nødvendige avklaringer ikke er gjort innen systemet er ment å tre i kraft. Av den grunn er det disse medlemmers forventning at regjeringen sørger for tidligst

mulig avklaring på hvordan det nye kvotesystemet vil fungere i Norge. Videre forventer disse medlemmer at regjeringen følger diskusjonene i EU tett, og sørger for at det gjøres fortløpende vurderinger av hvordan man sikrer en smidig overgang til et nytt system, med eksempelvis stabilitet i pris etter implementeringen.

Komiteens medlem fra Rødt påpeker at utvidelsen av EUs system for utslippskvotehandel (ETS) synliggjør et grunnleggende dilemma i norsk klimapolitikk. Klimaomstillingen krever internasjonalt samarbeid, og ETS har som formål å harmonisere karbonpriser og redusere risikoen for karbonlekkasje. Samtidig innebærer ordningen en betydelig overføring av kontroll fra Stortinget til EU, og erstatter direkte politisk styring med markedsbaserte mekanismer. Dette svekker nasjonal demokratisk kontroll og bidrar til å gjøre denne formen for karbonprising grunnleggende ustabil.

Dette medlem mener at ETS2 også må vurderes i lys av regjeringens mål om å unngå «dobbel virkemiddelbruk». I praksis betyr dette at kvotepliktige sektorer på sikt får redusert CO₂-avgift eller fritak. Etter hvert som systemet utvides og kvoteprisen øker, vil kontrollen over avgiftspolitikken flyttes enda lenger bort fra norske beslutningstakere.

Dette medlem fastholder at klimaomstillingen må være rettferdig og ha folkelig legitimitet. Karbonprising er et effektivt virkemiddel, men erfaring viser at avgiftsøkninger uten bred demokratisk forankring skaper motstand og tilbakeslag. Protestbevegelsen «de gule vestene» i Frankrike i 2018 illustrerer denne risikoen.

Dette medlem viser til at Stortingets behandling av innføringen av ETS2 (jf. Innst. 527 L (2024–2025) Prop. 104 L (2024–2025)), ble gjennomført under en komprimert tidsramme med begrenset politisk debatt og få skriftlige innspill. En bidragende årsak var at lovendringen ble behandlet samtidig som Meld. St. 25 (2024–2025) Klimamelding 2035 og Prop. 129 L (2024–2025) Endringer i klimaloven.

Dette medlem viser til at EU den 5. november 2025 vedtok å utsette innføringen av ETS2 til tidligst 1. januar 2028, noe også statsråden peker på i sitt brev til komiteen. Utsettelsen gir Stortinget mulighet til en bredere politisk diskusjon og vurdering av hvordan Norge kan sikre demokratisk kontroll og sosial rettferdighet, uten å rive opp klimakvotedirektivet.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fjerne CO₂-avgiften på de områder som dekkes av EUs nye klimakvotesystem (ETS2) fra samme dato som det innføres.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen stanse den nasjonale gjennomføringen av EUs nye klimakvotesystem (ETS2).

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:8 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Maren Grøthe og Trygve Slagsvold Vedum om å stanse innføringen av ny EU-avgift på drivstoff i Norge – vedtas ikke

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 9. desember 2025

Mani Hussaini

leder

Marit Vea

ordfører



Statsråden

Stortinget, Energi- og miljøkomiteen
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/3905-

Dato
6. november 2025

Vurdering av Dokument 8:8 S (2025-2026) om å stanse innføringen ny EU-avgift på drivstoff

Jeg viser til dokument 8:8 S (2025—2026) Representantforslag fra Maren Grøthe og Trygve Slagsvold Vedum om å stanse innføringen av ny EU-avgift på drivstoff. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse den nasjonale gjennomføringen av ETS2.»

Nærmere vurdering av forslaget

EUs forsterkede klimakvotedirektiv (direktiv (EU) 2023/959) ble innlemmet i EØS-avtalen i desember 2023. Nå er regelverket tatt inn i norsk rett. Dette har skjedd gradvis, sist ved at Stortinget vedtok endringer av klimakvoteloven før sommeren. Klima- og miljødepartementet gjennomførte de siste stegene av innføringen gjennom endringer i klimakvoteforskriften 29. september 2025.

Representantene begrunner forslaget med at innføringen av kvotesystemet vil bety en betydelig økning i drivstoffprisene. Regjeringen er opptatt av at kvotesystemet ikke skal slå uheldig ut på drivstoffprisene eller for aktørene som blir omfattet. Vi har flere verktøy for å begrense ev. uønskede konsekvenser for aktører som blir berørt. Vi kan søke om midlertidig unntak, og vi kan kompensere gjennom andre avgifter eller gjennom andre ordninger. Regjeringen er opptatt av at ETS2 ikke skal ramme folk hardt og plutselig. Vi ønsker en rettfærdig omstilling og vi vil bruke verktøyene som trengs for at det ikke skal bli plutselige økninger i bensinprisen. Jeg vil i det følgende utdype nærmere hvordan regjeringen jobber for å få til et godt samspill mellom kvotepris og andre avgifter når systemet trer i kraft.

Regjeringen har varslet i regjeringens klimastatus- og plan at klimaavgiftene skal trappes opp til 2 400 kroner (2025-kroner) i 2030 og 3 400 kroner (2025-kroner) i 2035. Så lenge ikke

kvoteprisen alene overstiger dette nivået, legges det til grunn at summen av CO₂-avgift og kvotepris skal utgjøre om lag 2 400 kroner i 2030. I utgangspunktet vil oppstart av kvoteplikt derfor ikke påvirke fremtidig utslippspris utover det som er varslet, med mindre kvoteprisen alene overstiger de varslede avgiftsnivåene, noe som vurderes som lite sannsynlig selv om fremtidig kvotepris er usikker.

Regjeringen er i gang med å vurdere mulighetene for å differensiere CO₂-avgiften innenfor og utenfor ETS2, slik at ETS2-omfattede utslipp får redusert CO₂-avgift. Det tas forbehold om at ESA vil godkjenne innføring av reduserte avgiftssatser for utslipp omfattet av ETS2. Finansdepartementet er i dialog med ESA om en differensiering av CO₂-avgiften innebærer statsstøtte. Regjeringens forslag om å innføre et fritak for kvotepliktige utslipp utenfor innsatsfordelingen i budsjettet for 2026 er begrunnet i et behov for å gjøre CO₂-avgiften mer logisk utformet gjennom en mer konsekvent behandling av kvotepliktige utslipp. Finansdepartementet mener at dette vil øke sannsynligheten for å få aksept for redusert avgiftssats for utslipp som er omfattet av ETS2.

Norge har mulighet til å søke om midlertidig unntak fra kvoteplikt for aktører som er omfattet av ETS2. Dette er særlig aktuelt dersom vi ikke kan redusere CO₂-avgiften for ETS2-omfattede utslipp. For å få unntak for kvoteplikt kreves det at alle utslipp som er omfattet av ETS2 blir ilagt en CO₂-avgift. Eksempler på ETS2-omfattede utslipp som da må ilegges CO₂-avgift er kull og koks, syntetisk biodrivstoff (RFNBO) og biodrivstoff som ikke oppfyller kravene for nulltelling i den nyeste versjonen av fornybardirektivet. Videre krever unntaksordningen at CO₂-avgiften til enhver tid er høyere enn kvoteprisen. Unntak gir derfor ingen garanti for lavere utslippspris. Selv om vi får et midlertidig unntak, vil vi fortsatt være forpliktet av de andre delene av ETS2-regelverket. Blant annet må aktørene gjennomføre overvåking, rapportering og verifikasjon av utslippene under ETS2, selv om de slipper å levere kvoter for utslippene. Unntaksordningen har med andre ord noen fordeler og ulemper som regjeringen er i gang med å vurdere.

Som representantene viser til, sendte 18 EU-land et brev til EU-kommisjonen hvor de uttrykte bekymring rundt ETS2. Bekymringen handlet om usikker kvotepris og om EUs tiltak var tilstrekkelige til å håndtere eventuell uønsket prisstigning. EU-landene vedtok 5. november å utsette ikrafttredelse av kvotesystemet med ett år, slik at ny oppstartsdato blir 1. januar 2028. Kommisjonen har også foreslått en rekke tiltak for å sørge for at kvoteprisen holder seg på ønsket nivå ved lanseringen og sikre prisstabilitet videre etter implementeringen. Utsettelsen av oppstartsdato vil også gjelde Norge og gir oss bedre tid til å forberede oss på det nye regelverket.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen

