



STORTINGET

Representantforslag 15 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra, Espen Barth Eide og Else-May Botten

Dokument 8:15 S (2018–2019)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra, Espen Barth Eide og Else-May Botten om nye tiltak og virkemidler for kutt i norske klimagassutslipp fram til 2020

Til Stortinget

Bakgrunn

De globale klimagassutslippene er nå høyere enn noensinne, og ødeleggende klimaendringer er i gang. Menneskenes utslipp av klimagasser fører til global oppvarming over land og i havene. Snø og is smelter og havene stiger, noe som fører til at lavtliggende kystområder og øyer blir ubeboelige.

Norge har denne sommeren opplevd en omfattende hetebølge med betydelige konsekvenser for matproduksjonen. I Europa har temperaturene nådd dødelige nivåer, og skogbranner som har kommet ut av kontroll, har gjort omfattende skade og tatt liv. Dette er en forsmak på hva verdensdelen vår kan oppleve oftere i årene som kommer.

Framtida vil også bringe med seg mer ekstremvær i form av store vannmengder. Klimaforskerne advarer om at man i framtida her i landet særlig vil måtte forbedre seg på mer ekstremvær i form av styrtregn, skred og flom.

Men det er ikke Norge som blir hardest rammet, det er det de fattige landene som blir. Klimaendringene får alvorlige følger for matsikkerhet og økonomisk framgang, og fattige mennesker rammes spesielt fordi de

ikke har det samme sikkerhetsnettet når ekstremværet rammer.

Forslagsstillerne mener det trengs nye tiltak og virkemidler for å nå Stortingets klimamål for kutt i norske klimagassutslipp fram til 2020. Stortingets klimaforlik fra 2012 fastsetter hvor store klimagassutslipp Norge kan ha i 2020. For å følge opp målsettingene i klimaforliket skal de norske klimagassutslippene i 2020 være mellom 46,6 og 48,6 millioner tonn CO₂. I 2017 var utslippene på 52,4 millioner tonn CO₂. Selv om prognoser tilsier at utslippene skal noe ned fram mot 2020, har man ennå ikke tiltak og virkemidler på plass for å nå Stortingets klimamål for 2020. På denne bakgrunn mener forslagsstillerne at partene bak klimaforliket på nytt må forhandle om ny virkemiddelbruk som kan kutte utslipp i større grad enn det man nå gjør. Forslagene som her fremmes, er en begynnelse og et bidrag.

Investeringer en gjør i dag, bestemmer hvordan samfunnet skal fungere i lang tid framover. En ny bygning kan ha en levetid på 100 år eller mer, en ny fabrikk kan ha produksjonsmidler med en levetid på mange tiår, enhver gjennomsnittlig ny bil vil bli værende på veiene i 18 år, og oljefelter som Stortinget vedtok i forrige stortingsperiode, vil fremdeles produsere i år 2070.

Derfor må investeringene man gjør i dag, også kunne forsvares sett i lys av verdens behov for å kutte utslipp i 2030 og 2040 og Norges målsetting om å være et nullutslippssamfunn i 2050. Klimapolitikken som føres i den perioden man er inne i, legger også grunnlaget for hvor store utslippsreduksjoner en kan få på lengre sikt. Hoveddelen av klimagassutslippene kommer fra bruken av fossil energi i form av kull, olje og gass. Skal verden bli uavhengig av fossil energi, må investeringer vris bort fra teknologi som låser oss i en avhengighet av fossil energi.

Forslagsstillerne mener Norge har et svært godt utgangspunkt for å være blant landene som går foran og viser at det er mulig å kombinere lavere klimagassutslipp med god samfunnsutvikling. Norge har kunnskapen, menneskene, den fornybare energien og økonomien til å bære omstillingen. Skal Norge lykkes, må man likevel ha folk og næringsliv med, og man må gjøre det både lønnsomt og enkelt å velge grønt i hverdagen.

Forslagsstillerne mener ulike utslippssektorer har ulike forutsetninger og ulik virkemiddelbruk som påvirker utslippsutviklingen. Forslagsstillerne mener Norge trenger sektorvis handlingsplaner for hvordan utslippene skal reduseres. Planene bør inneholde jevnlig målepunkter underveis i perioden og vise fram målsettingene for kutt i sektoren, tiltak som skal utløses, og virkemiddelbruken for å få det til.

Bygg og anlegg

Bygg og anlegg trenger å fase ut all fossil olje og gass, men også å bli mer energieffektiv. Forslagsstillerne viser til at energibruk står for betydelige klimagassutslipp i et globalt perspektiv. Som oppfølging av klimaforliket fra 2012 har regjeringen lagt fram forskriften som forbyr fossil oljefyring fra 2020, men også når denne er innført, gjenstår det betydelige utslipp å kutte i sektoren. Målene om lavere energibruk og produksjon av energi i norske bygg er grunnleggende i klimaarbeidet, også etter at den fossile energien er faset ut. Slik kan ren energi frigjøres til kutt i utslipp i andre sektorer, som transport og industri.

Målet om å effektivisere energibruken i byggsektoren forutsetter et bredt sett av virkemidler, utfasing av fossile oppvarmingskilder, fornybar energiproduksjon i bygg og energieffektivisering i eksisterende bygningsmasse. Forslagsstillerne viser til at arbeidet med å redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer også er viktig. Trematerialer vil styrke sin konkurransekraft i et slikt arbeid, men arbeidet må omfatte alle materialer og bidra til at for eksempel karbonfangst og -lagring i sementproduksjon blir mer attraktivt, og at man i større grad tar i bruk resirkulert stål. Ved å erstatte utslippsintensive byggematerialer som stål og betong kan man få til en betydelig reduksjon i klimagassutslipp. Virkemidler knyttet til offentlige innkjøps- og anbudsprosesser, planbestemmelser og krav om livssyklusanalyser for nye bygg vil bidra til en raskere innfasing av mer miljøvennlige byggematerialer.

Samferdsel

Forslagsstillerne viser til at transportsektoren er en sektor som i svært stor grad er avhengig av fossil energi, og en av de sektorene i Norge som slipper ut mest klimagasser. Utslippene fra veitrafikken er på 8,8 millioner tonn CO₂, mens utslippene fra luftfart, sjøfart, fiske og motorredskaper er på 6,6 millioner tonn CO₂. For å kla-

re å kutte utslippene nok trengs flere strategier, både reduksjon i transportbehovet og god arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer i miljøvennlige transportformer som kollektivtrafikk, virkemidler for overgang fra bil og fly til kollektivtransport, sykkel og gange, samt overføring av gods fra vei til sjø og bane og dessuten et teknologiskifte som faser ut den fossile energien.

I veitrafikken finner man den store nedgangen i klimagassutslipp siste år med om lag 900 000 tonn nedgang på de offisielle statistikkene. Likevel er samferdsel den største utslippskilden i Norge, og utslippene har økt betydelig siste to tiår. Personbilene står for største utslippskilden, deretter følger varebiler og tunge kjøretøy. Skipsfart og innenriks luftfart er også betydelige utslippskilder. Utenriks luftfart føres ikke i den norske utslippsstatistikken. For å kutte utslipp må man både redusere transportbehovet, få til en overgang til mer miljøvennlige transportformer og få til en overgang til nullutslippsteknologi.

2017 var et rekordår for salg av biodrivstoff, som utgjorde 15,5 prosent av drivstoffet i veitrafikken. Dessverre var nesten halvparten av biodrivstoffet regnskogsødeleggende palmeolje. Markedet for palmeolje er viktigste årsak til stor regnskogsødeleggelse i Indonesia og Malaysia. En vesentlig grad av utslippsreduksjonen som er gjennomført i Norge, motsvares derfor av økte globale utslipp og regnskogsødeleggelse.

Stortinget har gjort vedtak som innebærer at nybil salg etter 2025 skal være nullutslippsbiler. I tillegg har man sluttet opp om følgende klimamål slik de fremkommer fra fagetatene i «Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–2029» s. 33:

- «Transportetatene foreslår følgende mål:
- Nye ferjer og hurtigbåter skal bruke biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi
- Innen 2025 skal landstrøm og ladestrøm være tilgjengelig for skip i de største havnene og i de øvrige havnene som har størst potensial for utslippskutt
- Inntil nullutslippskjøretøyene tar over skal bensin og dieselbilene som selges være ladbare hybrider og i størst mulig grad kunne bruke biodrivstoff
- Etter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy
- Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser, 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy
- Innen 2030 skal varedistribusjonen være tilnærmet utslippsfri i tråd med EUs ambisjon
- Innen 2030 skal 40 prosent av alle skip i nærskipsfart bruke biodrivstoff eller være lavutslipps- eller nullutslippsfartøy
- Innen 2030 skal minst 30 prosent av drivstoff til innenriks og utenriks luftfart være biodrivstoff
- Offentlige etater skal i størst mulig grad benytte biodrivstoff, lav og nullutslippsteknologi i egne og innleide kjøretøy og fartøy
- I 2050 skal transportsektoren være tilnærmet utslippsfri/klimanøytral.»

Per i dag har ikke Norge tilstrekkelige virkemidler til å nå målene, eller til å nå målsettingen om å kutte halv-

parten av utslippene i transportsektoren. For å få til de ulike målene trengs det en opptrappingsplan og en plan for opptrapping av virkemiddelbruken. Norge må også gjøre store infrastrukturinvesteringer i årene som kommer. I faggrunnlaget for Nasjonal transportplan anslås det for eksempel at en investeringskostnad for ladeinfrastruktur for 1,6 millioner privatbiler og 250 000 elvebiler er 16 mrd. kroner.

I byer bor og arbeider flere folk på et begrenset område. Avstander blir kortere og transportbehovet reduseres. Stortinget har vedtatt et mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler (tidligere bymiljøavtaler) med staten. For å kutte utslipp og nå nullvekstmålet for byene trengs en kombinasjon av satsinger på transportreducerende tiltak og økt tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange, konkluderer fagetatene i faggrunnlaget for Nasjonal transportplan. For at folk skal velge alternativer til bil, må infrastrukturen og kollektivtransporten oppgraderes og utvides. Satsing på framkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende er også et velferdsgode som sikrer mobilitet for alle, uavhengig av om man har tilgang til bil eller ikke.

Staten har åpnet for forhandling om byvekstavtaler med flere mellomstore byer etter modell av de største byene. Nullvekstmålet for byene blir av trafikketatene i faggrunnlaget for Nasjonal transportplan foreslått utvidet til å omfatte alle byregioner der miljø- og kapasitetsutfordringene gjør det formålstjenlig å håndtere persontransportveksten med kollektivtransport, sykkel og gange. Per i dag har man ikke nok virkemidler til å sikre at målet nås i mellomstore byer, og fortsatt er en rekke byer ikke omfattet av ordningen med statlig støtte til kollektivsatsing og forpliktende byvekstavtaler. Arbeidet med å gi flere byer byvekstavtaler må framskyndes, og forslagsstillerne viser til at en rekke byer, som for eksempel Ålesund, Haugesund og Grimstad, har gått sammen i et nettverk for å få gjennomslag for dette kravet. Forslagsstillerne mener dessuten at staten i større grad må stille opp med økt finansieringsgrad på de største kollektivinvesteringene. Dessuten må man sikre at byvekstavgaltene også støtter opp under målsettingene om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp på bussene.

Stortinget har gitt regjeringen i oppdrag å forhandle fram en forpliktende avtale om utslippsreduksjon med tilhørende CO₂-fond for næringstransporten. Dette har vært et ønske fra så vel næringsorganisasjonene i næringstransporten som miljøorganisasjoner og store aktører som LO og NHO. Størrelsen på overføringene til fondet skal blant annet sees i sammenheng med den andelen av merprovenyet fra eventuelle fremtidige økninger i CO₂-avgiften som er varslet fra regjeringen. Norge har lang erfaring med å etablere miljøavtaler, både med industrien når det gjelder klimagassutslipp, og senere

etableringen av NOx-fondet. Miljødirektoratet utarbeidet rapporten «Miljøavtale med CO₂-fond. Modelleringskostnader og potensial for utslippsreduksjoner». Rapporten viser et betydelig utslippspotensiale, men også barrierer, og er et godt grunnlag for å forhandle om en forpliktende miljøavtale.

Forslagsstillerne viser til at CO₂-fondet potensielt vil bli et viktig virkemiddel for å innfri Norges klimaforpliktelse for 2030, og at fondet derfor bør være etablert, notifisert og i operativ drift i god tid før 2020. Da haster det med å komme i gang med reelle forhandlinger. I svar på skriftlig spørsmål, jf. Dokument 15:2234 (2017–2018), varsler klima- og miljøministeren at et eventuelt CO₂-fond bør administreres over statsbudsjettets utgiftsside og administreres av Enova. En slik løsning minner om en politikk med ordinære tilsagn fra Enova og dermed ordninger som allerede finnes. Det er krevende å se hvordan dette skal kombineres med en reell miljøavtale med bransjen, og bekymringen er at løsningen i mindre grad vil motivere bransjen til å inngå ambisiøse utslippsforpliktelser. Den valgte løsningen regjeringen skisserer, overser dermed de positive erfaringene staten har hatt med tilsvarende miljøavtaler tidligere. Regjeringens foretrukne modell er i strid med ønskene fra bransjen, og alle utbetalinger vil kunne være i konkurranse med Enovas øvrige arbeid.

Forslagsstillerne har merket seg den svært store positive effekten som stortingsvedtaket om krav til nullutslipp for ferger i alle fergeanbud har hatt for utvikling og omstillingen til nullutslippsløsninger for fergesektoren, og for at Norge har fått en internasjonalt ledende maritim leverandørindustri på nullutslippsløsninger. Flere fylkeskommuner er altså aktive pådrivere for et grønt skifte innen fergetrafikken, men savner å få kompensert merkostnadene som innfasing av nullutslippsferjer medfører. Det er også verdt å minne om at regjeringen fremdeles ikke har fulgt opp følgende stortingsvedtak (vedtak 957 (2016–2017)):

«Stortinget ber regjeringen utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.»

Forslagsstillerne mener erfaringen fra fergesatsingen gir et unikt utgangspunkt for Norge til å videreføre og forsterke denne ledende posisjonen globalt på utslippsfrie og hybride skipsløsninger med å få til en tilsvarende utvikling i øvrige deler av maritim sektor som har skjedd i fergesektoren til nå. Det er derfor viktig å få til tilsvarende tydelige og sterke politiske vedtak og virkemidler for øvrige deler av maritim sektor som for ferger.

Fiskeoppdrettlokaliteter inkludert båter tilknyttet lokalitetene har ifølge ABB og Bellona et beregnet utslipp på 453 972 tonn CO₂ i året. Båtene alene har et to-

talt utslipp på 224 000 tonn CO₂ årlig. Oppdrettsnæringen er i gang med å elektrifisere lokaliteter. Det antas at om lag 50 prosent av anleggene i dag er tilknyttet landstrøm. Ifølge en studie av DNV GL kan en betydelig del av dagens lokaliteter elektrifiseres til en relativt lav kostnad når energibesparelser tas med i regnestykket. Det er altså et betydelig potensial i å elektrifisere flere av de lokalitetene som fremdeles ikke er elektrifisert, samt å elektrifisere båter tilknyttet fiskeoppdrettsanlegg. Alle båter tilknyttet oppdrettsanlegg kan i prinsippet elektrifiseres, men utslipp fra arbeidsbåter er ifølge studien den største utslippskilden.

Industri og petroleum

Regjeringen vektlegger i mindre grad utviklingen av nye virkemidler for utslippskutt innen industri og petroleum, med den begrunnelsen at sektorene er del av kvotesystemet. Men også disse sektorene vil ha behov for en langsiktig omstilling ut over det kvotesystemet makter å stimulere til når målet er at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050.

Forslagsstillerne viser til Miljødirektoratets rapport M-680/2017, «Kunnskapsgrunnlaget for utforming av klimapolitikk for industrien». Her fremheves det at kvotesystemet per i dag ikke er et tilstrekkelig virkemiddel til å utvikle de klimateknologiene som trengs for å nå de langsiktige klimamålene. Dette gjelder ikke minst i industrien, der man er avhengig av utvikling og bruk av ny teknologi for å oppnå store utslippskutt. Forslagsstillerne deler derfor Miljødirektoratets konklusjon om at slik kvotesystemet fremstår i dag, vil det være nødvendig å supplere karbonprising med flere virkemidler dersom man skal nå klimamålene i Paris-avtalen på en kostnadseffektiv måte.

Forslagsstillerne erkjenner at langsiktige teknologiløp er nødvendige for å nå helt ned til null klimagassutslipp i industrien i kvotepliktig sektor. EUs kvotesystem alene vil ikke være et tilstrekkelig incentiv til å omstille virksomheter med kvotepliktige utslipp. Det er viktig at en felles utslippsforpliktelse med EU ikke hindrer innføring av virkemidler og gjennomføring av viktige klimatiltak i norsk industri og petroleumssektor.

I petroleumssektoren har utslippene økt betydelig siden klimaarbeidet startet i 1990, med en oppgang på 80 prosent, og prognosene anslår vekst i sektoren fram mot 2020. Dersom man ser bort fra tiltak for å begrense produksjonen, er arbeid for å fase ut fossile energikilder på plattformer og produksjonsanlegg det området der det største potensialet for utslippskutt ligger.

Norsk industri har de siste to tiårene bevist at de kan kutte utslippene betydelig. I 2017 hadde norsk industri utslipp på 12,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, men utslippsnedgangen ser nå ut til å ha stoppet opp.

Størstedelen av utslippene i fastlandsindustrien kommer fra industriprosessene, ikke fossil energibruk.

Prosessutslippene er teknologisk sett mer krevende å fjerne enn energiutslippene, og nullutslipp i industrien er derfor et langsiktig prosjekt som det haster å starte med.

Produksjon av ferrosilisium og/eller silisium gir i dag utslipp på om lag 1,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, i hovedsak utslipp fra kull og koks som reduksjonsmiddel. Staten må bidra med risikoavlastning og støtte til industriskala pilot- og fullskala demoanlegg til å utvikle et teknologiløp for norskprodusert trekull. For å oppnå rask klimaeffekt kreves forserte teknologiløp. Det er også viktig at det stimuleres til markeder for biprodukter fra trekullproduksjon – for eksempel omsetningspåbud av bærekraftig biodrivstoff, ordninger som etterspør fornybar plast, og utvikling av infrastruktur for fjernvarme. Norge kan også vise at det går an å erstatte kull med hydrogen i produksjonsprosessen for titandioksid. Dette må gjøres gjennom å følge opp Stortingets vedtak om å støtte en slik omstilling i industrien. Satsingen på hydrogen og trekull som reduksjonsmiddel kan også være en del av en forpliktende avtale mellom Norsk Industri og staten.

Forslagsstillerne viser til at det lenge har vært et tverrpolitisk ønske å realisere CO₂-fangst og -lagring i Norge, dette fordi det knapt finnes klimamodeller som med en rimelig sannsynlighet makter å nå internasjonale mål om å begrense den globale oppvarmingen til maksimalt 2 grader, og å bestrebe seg på å holde oppvarmingen til maksimalt 1,5 grad, uten å ta i bruk metoder for negative utslipp. Forslagsstillerne viser videre til at Norge har betydelig relevant industriell kompetanse, større punktutslipp som er teknologisk mulige å fange, og dessuten gunstige naturgitte forhold gjennom lagringsmuligheter i oljereservoarene på sokkelen, som gjør realisering av karbonfangst og -lagring til en lovende mulighet i kampen mot klimaendringene. Forslagsstillerne viser til at det er avgjørende å få fram finansieringsmodeller for karbonfangst og -lagring. Avklaringer rundt finansiering vil øke forutsigbarheten og evnen til å satse.

Om lag 4 millioner tonn CO₂ av utslippene kommer fra fossil energi til varmeformål. Om lag 1 million tonn CO₂ av utslippene i industrien er ikke-kvotepliktige utslipp som man ikke har sterke virkemidler til å kutte i.

I et land med fantastiske fornybare ressurser som Norge er det ingen grunn til at industriens energibruk skal være fossil. For et høykompetent land som Norge må satsing på nullutslippsløsninger være norsk industris konkurransefortrinn i en verden som skal løse klimaproblemet.

Forslagsstillerne viser til at en ny rapport fra DNV GL, utarbeidet på bestilling fra Energi Norge, viser at det finnes betydelige ikke-kvotepliktige utslipp fra industrien som kan fjernes ved hjelp av elektrifisering. Potensialet for utslippskutt er 400 000 tonn CO₂ og gjelder i ho-

vedsak utslipp knyttet til stasjonær forbrenning. Forslagsstillerne viser til at noen industribedrifter allerede har gått foran, slik som for eksempel industribedriften Glasop i Skjåk, som lager bygge- og fyllingsmaterialer til vei og jernbane av resirkulert glassemballasje. Ved hjelp av elektrifisering har bedriften kuttet sitt fossile gassforbruk. Nå planlegger bedriften å gjennomføre samme omstilling på sin fabrikk i Fredrikstad.

Plast

Fossil plast står globalt for omtrent like store klimagassutslipp som all flytrafikk. Det finnes ingen eksakte tall på bruken av plast eller utslipp fra den i Norge. Anslagsvis brukes det nærmere 500 millioner kg plast årlig – tilsvarende ca. 100 kg per innbygger. Det gir et utslipp av klimagasser i hele verdikjeden på ca. 2,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Det finnes fullgode alternativer til plast laget av fossil olje med både resirkulert og fornybart råstoff, som har eksakt samme egenskaper som den fossile plasten. Dette er plast som kan inngå i innsamlingssystemene for plast. Det er i dag ingen avgifter på bruk av fossil olje til plast eller andre virkemidler for å få til en overgang til mer miljøvennlig plast.

Jordbruk

Klimagassutslippene fra jordbruket er på 4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Utslippene har en annen profil enn utslipp fra de fleste andre sektorer og kommer i hovedsak i form av prosessutslipp av metan fra husdyr og husdyrgjødsel, samt lystgass fra gjødsel og jord. Om lag 90 prosent av utslippene av klimagasser fra jordbruket er knyttet til fôr- og husdyrproduksjon. Arbeidet med en matkastelov er slik sett viktig for å bruke ressurser mer effektivt og dermed redusere miljøbelastningen. På samme måte som andre sektorer har dessuten landbruket utslipp knyttet til bruk av fossilt drivstoff, og forslagsstillerne mener det bør være en ambisjon at matproduksjonen i Norge skal være uten fossil energibruk. Utslippene i jordbruket er relativt stabile. Samtidig vil næringen framover måtte mestre mer krevende produksjonsforhold som følge av klimændringene. De siste årene har kunnskapsoppbyggingen om klimatiltak i jordbruket økt både hos myndigheter og hos næringen. Forslagsstillerne ser det som positivt at Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag vil gå inn i forhandlinger med regjeringen om en frivillig klimaavtale for jordbruket. En slik forhandling må gjennomgå en rekke temaer. Forslagsstillerne vil peke på at våtere vær krever mer grøfting, drenering og oppgradering av vannløp for å transportere bort store vannmengder, og at støtteordningene må tilpasses klimapolitikken.

Oppsummert

Forslagsstillerne mener at Norge ikke har satt i verk nok tiltak og virkemidler for å nå Stortingets klimamål for 2020 så vel som større utslippskutt i tiårene som kommer. Derfor har Stortinget et ansvar for å gjøre vedtak som bidrar til nye utslippsreduksjoner. Forslagene som fremmes i dette representantforslaget, er ikke nok. En så stor oppgave som å løse klimakrisen globalt og styre Norge mot det langsiktige målet om nullutslipp nasjonalt krever kontinuerlig arbeid og videreutvikling av virkemidler. Representantforslaget er et forsøk på å fremme forslag som har stor mulighet for å samle oppslutning fra flere partier og forhåpentligvis kunne få flertall.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g:

1. Stortinget ber regjeringen sørge for at forbud mot fossil gass til oppvarming av bygninger gjeldende fra 2020 vedtas første halvdel av 2019, slik at bransjen kan forberede innføringen.
2. Stortinget ber regjeringen utvide forbudet mot fossil oppvarming fra 2020 til også å gjelde forbud mot oppvarming i midlertidige bygg og vedta denne endringen i løpet av 2018, slik at bransjen kan forberede innføringen.
3. Stortinget ber regjeringen innlemme innendørs byggvarme under byggefasen, inkludert betongherding og fasadetørk, som en del av forbudet mot fossil oppvarming fra 2020 og vedta denne endringen i løpet av 2018, slik at bransjen kan forberede innføringen.
4. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2019 varsle forbud mot både fossil olje og gass i fjernvarmeanlegg fra senest 1. januar 2020.
5. Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser, slik at det i alle byggeprosjekter som lyses ut på offentlig anbud, stilles krav om nullutslippskjøretøy og -maskiner der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det stilles krav om bærekraftig fornybar energi.
6. Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for Stortinget om hvordan man skal redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer, som grunnlag for neste revidering av byggt teknisk forskrift (TEK).
7. Stortinget ber regjeringen vurdere et krav til bruk av en viss andel resirkulerte materialer i alle offentlige byggeprosjekter.
8. Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om hvordan det offentlige som leietaker kan stille

- krav om minst energiklasse A i alle nye leiekontrakter.
9. Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med 70 prosent av finansieringen av store kollektivinvesteringer, mot at byene forplikter seg til tiltak for begrensning av biltrafikken gjennom byvekstavtaler.
 10. Stortinget ber regjeringen framskynde arbeidet med å utvide tilbudet om byvekstavtaler til flere byer i tråd med fagetatenes anbefaling.
 11. Stortinget ber regjeringen om at arbeidet med byvekstavtalene også støtter opp under målsettingene om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp fra bussene.
 12. Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding om arbeidet med å kutte utslipp fra transportsektoren basert på transportetatens klimamål for ulike kjøretøygrupper slik det framkommer gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan, som Stortinget har sluttet seg til. Meldingen må presentere en konkret opptrappingsplan for virkemiddelbruken for ulike kjøretøygrupper og framdriftsplaner for opptrappingen på kortere sikt, samt inneholde en plan for hvordan man skal gjennomføre infrastrukturinvesteringer for å nå målsettingene. Meldingen må særlig vektlegge hvordan en kan sikre tilstrekkelig framdrift for å nå 2025-målet om at nye privatbiler, bybusser og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy.
 13. Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om hvordan offentlige anbud skal brukes til å fremme nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, slik at all offentlig transport blir fossilfri innen 2025.
 14. Stortinget ber regjeringen ekskludere biodrivstoff med høy avskogingsrisiko fra det avgiftsfrie biodrivstoffmarkedet.
 15. Stortinget ber regjeringen forhandle fram en forpliktende avtale med tilhørende CO₂-fond for næringstransporten, etter modell fra NO_x-fondet.
 16. Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.
 17. Stortinget ber regjeringen foreslå stans i planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane eller kompensere godsselskapene for de planlagte økningene i baneavgifter for godstransport på jernbane, for eksempel etter modell fra Danmark.
 18. Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på fossil plastemballasje, men med mulighet for å forhandle fram en forpliktende bransjeavtale for utslippsreduksjon med myndighetene.
 19. Stortinget ber regjeringen foreslå krav til eller miljøvekting av resirkulert og fossilfri (plast- og) materialbruk for alle offentlige anskaffelser der det er mulig.
 20. Stortinget ber regjeringen sørge for at man i tillatelser for nye oppdrettsanlegg stiller krav om nullutslipp av klimagasser eller bruk av fornybart bærekraftig drivstoff for anlegget og driftsfartøy for disse anleggene senest fra 2020.
 21. Stortinget ber regjeringen innarbeide i Enovas mandat et mål om etablering av landstrøm/ladestrøm i de 20 havnene med størst utslipp, i 9 anløpshavner for Kystruta og i sårbare fjorder med mye cruisetrafikk.
 22. Stortinget ber regjeringen stille krav til at cruiseskip, kystuteskip og øvrige skip som brukes i turistsammenheng i sårbare områder og viktige turistfjorder som f.eks. verdensarvfjordene og Trollfjorden, med umiddelbar virkning ikke kan operere på tungolje.
 23. Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere endret utslippstillatelse til Kårstø-terminalen – med sikte på elektrifisering av terminalen med kraft fra nettet – og legge fram en egen sak for Stortinget om dette.
 24. Stortinget ber regjeringen utrede ulike finansieringsmodeller for karbonfangst, i dialog med industrien og de involverte aktører, og våren 2019 legge fram forslag for Stortinget til prinsipper for finansieringsmodell for det/de første karbonfangstanlegg(ene).
 25. Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til forpliktende fremdriftsplan for investeringsbeslutning om CO₂-fangst og -lagringsløsning basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør investeringsbeslutning senest våren 2020. Forslaget skal legges fram for Stortinget til behandling våren 2019.
 26. Stortinget ber regjeringen utarbeide en forskrift som varsler et forbud mot bruk av fossil olje til varmeformål i industrien fra senest 2023. Forskriften må legges fram av regjeringen i stortingsperioden 2017–2021.
 27. Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av bærekraftig trekull i ferrolegeringsindustrien gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt for norsk produksjon av trekull.
 28. Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av hydrogen som reduksjonsmiddel gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt.
 29. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan stille lavutslippskrav til sement/betong i offentlige anskaffelser slik at materialer produsert med CO₂-fangst i større grad kan få et konkurransefortrinn, og legge saken fram for Stortinget.

30. Stortinget ber regjeringen styrke finansieringen av arbeidet med målrettet rådgivning på det enkelte gårdsbruk og viser til Landbrukets Klimaselskap SA, som er etablert for å legge til rette for mer klimaeffektiv norsk matproduksjon.
31. Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med å øke karbonbindingen i jord vurdere å slutte seg til Frankrikes «4 per 1 000-initiativ» og komme tilbake til saken i forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2019.
32. Stortinget ber regjeringen gjennomgå støtteordningene for grøfting og drenering slik at de er tilpasset målsettingene om klimakutt og klimatilpasning.
33. Stortinget ber regjeringen starte forhandlinger om en avtale om klimakutt slik jordbrukets organisasjoner har tatt til orde for, og særlig vurdere utvidelse av oljefyringsforbud til også å gjelde landbrukets bygninger.
34. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av konsekvensene av klimaendringene for landbruket.
35. Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise handlingsplaner med utslippsbudsjett for hvordan utslippene skal reduseres fram mot 2030.
36. Stortinget ber regjeringen inkludere kvotepliktig sektor i klimaplaner, rapporteringer og budsjetter.
37. Stortinget ber regjeringen utrede hva som trengs av virkemidler for å få en satsing på flytende solceller.

3. oktober 2018

Audun Lysbakken

Lars Haltbrekken

Kari Elisabeth Kaski

Arne Nævra

Espen Barth Eide

Else-May Botten

