



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Energi- og miljøkomiteen
Stortinget
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref
23/2065-

Dato
26. april 2023

Representantforslag 202 S om klimatiltak som monner

Jeg viser til brev fra energi- og miljøkomiteen av 12. april 2023 vedlagt representantforslag 202 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Birgit Oline Kjerstad og Kari Elisabeth Kaski. Representantforslaget omfatter 16 ulike forslag.

Regjeringen har høye ambisjoner i klimapolitikken og arbeider med å forsterke og videreutvikle omstillingen av hele økonomien for at Norge skal bli et lavutslippssamfunn. Norges klimamål under Parisavtalen er å redusere utslippene med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Målet skal oppfylles i samarbeid med EU. Regjeringen har foreslått å endre det lovfestede klimamålet for 2030 i klimaloven slik at det samsvarer med Norges oppdaterte klimamål for 2030 under Parisavtalen. Gjennom klimasamarbeidet med EU deltar Norge i EUs klimaregelverk for perioden 2021–2030.

Klimapolitikken skal kutte utslipp, øke opptak og samtidig bidra til å skape og bevare jobber. Å kutte utslipp i det omfanget som vi må de neste årene for å nå målene våre, innebærer en stor omstilling som gjelder nærmest alle deler av det norske samfunnet. Avgifter på utslipp av klimagasser og EUs kvotesystem er de viktigste virkemidlene i klimapolitikken. I tillegg benytter vi et bredt spekter av både overordnede og tilpassede virkemidler som gir tydelige signaler til folk og bedrifter. På den måten kan vi bidra til at klimahensyn blir vektlagt i både små og store avgjørelser.

Nedenfor følger en uttalelse til hvert av forslagene.

1. «Stortinget ber regjeringen i budsjettarbeidet legge til grunn at CO2-avgiften skal økes til 3 000 kroner innen 2030, og ta i bruk grønn folkebonus som prinsipp for å betale tilbake til folket deler av det økte provenyet fra økte miljøavgifter.»

Spørsmålet er forelagt finansministeren som har gitt følgende svar:

«Norsk klimapolitikk bør være basert på troverdighet og forutsigbarhet. Forutsigbare og langsiktige rammevilkår om karbonprising gjør at markedet kan benytte forventninger om fremtidig nivå og innretning av karbonprisen som et beslutningsgrunnlag. Det har vært bred politisk enighet om at CO2-avgiften skal økes til 2 000 2020-kroner i 2030. Dette ble varslet i Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, tydeliggjort i Hurdalsplattformen og fulgt opp i regjeringen Støres budsjettframlegg.

I de årlige budsjetttrundene vurderes det hvorvidt og hvordan inntekter fra miljøavgifter skal tilbakeføres. I de to siste budsjettene har regjeringen blant annet kompensert gjennom lavere avgifter på drivstoff. I Prop. 1 LS (2022–2023) kapittel 21 ble det vurdert ulike modeller for omfordelende kompensasjon for økte miljøavgifter som oppfølging av anmodningsvedtak nr. 35 punkt 40 (2021–2022), herunder vurdering av «grønn kontantoverføring». Det ble presisert at «Norge allerede har et skattesystem som virker omfordelende og har tekniske og administrative løsninger som tar hensyn til individuelle inntekts- og formuesforhold mv. Terskelen for å etablere nye utbetalingsordninger bør derfor være høy. Det anslås at de foreslåtte miljøavgiftsøkningene for 2023 utgjør i underkant av 200 kroner per innbygger som er 17 år og eldre. Selv om avgiftene og en eventuell kompensasjon vil øke frem mot 2030, fremstår det som unødvendig kompliserende og byråkratisk å etablere en ny, omfordelende kompensasjonsmodell på utsiden av det eksisterende skattesystemet. Regjeringen mener at kompensasjon som skal differensieres etter inntekt, bør ta utgangspunkt i det eksisterende skattesystemet».

I Innst. 186 S fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen fremgår det at komiteens flertall ikke er enig i at vedtaket kan utkvitteres slik regjeringen legger opp til i Prop. 1 LS (2022–2023):

«Flertallet er enige om at regjeringen bes komme tilbake med en bredere drøfting av mulige ordninger for omfordelende kompensasjon for økte miljøavgifter i 2024, i lys av Skatteutvalgets arbeid med en grønn skatte- og avgiftspolitik og tidlige utredninger.»

Jeg vil følge opp flertallsmerknaden fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen i den ordinære budsjettprosessen.»

2. «Stortinget ber regjeringen fremme en proposisjon om energieffektivisering for å redusere energiforbruket med minst 20 TWh innen 2030 sammenlignet med 2015.»

Spørsmålet har vært forelagt olje- og energiministerens som har følgende svar:

«Regjeringen vil utarbeide en handlingsplan for energieffektivisering i alle deler av norsk økonomi. Arbeidet med planen involverer mange departementer og omfatter blant annet en gjennomgang av eksisterende virkemidler og vurdering av nye virkemidler. Planen vil presenteres senest samtidig med statsbudsjettet for 2024.

Regjeringen har nylig fremmet en proposisjon som skal gi lovhjemler til å stille krav om at foretak som etablerer energiintensive anlegg gjennomfører kost-nytteanalyser av mulighetene for å utnytte overskuddsvarme, krav til energikartlegging i store foretak og krav til måling og fakturering av varme. Forslagene sammenfaller med tiltak som er foreslått av energikommisjonen i NOU 2023:3 Mer av alt – raskere.»

3. «Stortinget ber regjeringen sette et delmål for ny solenergi på 8 TWh innen 2030.»

Spørsmålet har vært forelagt olje- og energiministeren som har følgende svar:

«Det norske kraftsystemet består hovedsakelig av vannkraft og samspiller godt med uregulerbar kraftproduksjon, slik som for eksempel solkraft. Utbygging av solkraft er mer aktuelt enn for få år siden, gjennom de siste års teknologiutvikling og fallende kostnader. Det var en kraftig økning i utbygging av solkraft i 2022. Dersom utviklingen fortsetter, kan solkraft få en større rolle i den norske kraftforsyningen fram mot 2040. Regjeringen har vært klare på våre ambisjoner om å realisere mer fornybar kraftproduksjon, slik blant annet Energikommisjonen har pekt på. Energikommisjonen viser i denne sammenheng til mulighetene for mer solenergi og har lagt frem forslag til å realisere mer av potensialet. Kommisjonenes rapport er nå på høring. Regjeringen har i Hurdalsplattformen en ambisjon om å fastsette et mål for hvor stor produksjonen av solenergi skal være innen 2030, og mener dette er naturlig å vurdere i forbindelse med oppfølgingen av energikommisjonens arbeid og høringen av denne.»

4. «Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 komme tilbake til Stortinget med forslag til konkrete virkemidler som vil kutte utslippene i kvotepliktig sektor med minst 55 prosent innen 2030.»

Norges klimamål er å redusere utslippene med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Vi har et mål om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050. Utslippene skal reduseres i størrelsesorden 90–95 pst. sammenlignet med 1990. Dette er nedfelt i klimaloven.

I tillegg har regjeringen fastsatt et nasjonalt omstillingsmål for hele økonomien i 2030. Dette er et delmål på veien mot netto-null-utslipp og lavutslippssamfunnet. Målet innebærer å kutte norske utslipp med 55 pst. sammenlignet med 1990. Det medfører at regjeringen har et nasjonalt mål om å omstille både kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor.

Målet skal fremme en fornuftig langsiktig omstilling for hele økonomien og fremme teknologiutviklingen vi er avhengige av. Det skal legges vekt på at norsk næringsliv skal være konkurransedyktig i fremtiden, og det blir lagt til grunn at Norge fremdeles skal ha overskudd i kraftbalansen.

Regjeringen legger årlig frem *Klimastatus og -plan* som et særskilt vedlegg til forslag til statsbudsjett. Planen kobler utslippsbudsjett sammen med statsbudsjettet slik at vi kan styre mer effektivt mot klimamålene i 2030. I planen orienterer regjeringen Stortinget og viser hvordan klimamålene skal nås.

Det arbeides på flere områder for å redusere kvotepliktige utslipp. Disse utslippene omfatter utslipp fra petroleumsvirksomhet, luftfart, industri og energiforsyning. Jeg viser for øvrig til omtale av virkemidler under forslag nummer 6.

Utslippene fra petroleumsvirksomheten utgjør om lag en fjerdedel av de samlede norske klimagassutslippene. Regjeringen har ambisiøse målsetninger for utslippsreduksjoner i næringen og skal i samarbeid med næringen jobbe for at utslippene fra olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel kuttes med 50 prosent innen 2030 og til netto null i 2050 sammenlignet med 2005-nivå. Kraft fra land er den løsningen som kan redusere utslippene betydelig på sokkelnivå fram mot 2030. Energieffektivisering, redusert fakling og direktekoblede havvindanlegg kan også bidra til utslippsreduksjoner.

5. «Stortinget ber regjeringen følge opp eierskapsmeldingens krav om at statlig eide selskap investerer i tråd med Parisavtalen, ved å kreve at Equinor stanser investeringer i nye fossilprosjekter og vrir sine investeringer over til fornybar energi.»

Spørsmålet har vært forelagt næringsministeren som har følgende svar:

«Jeg viser til punkt 5 i representantforslaget om klimatiltak som monner fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken (SV), Birgit Oline Kjerstad (SV) og Kari Elisabeth Kaski (SV).

Meld. St. 6 (2022–2023) Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap (eierskapsmeldingen) ble behandlet i Stortinget i februar 2023. De sentrale rammene for eierpolitikken har ligget fast siden tidlig i 2000-tallet, og er videreført i eierskapsmeldingen. Regjeringen legger til grunn allment anerkjente eierstyringsprinsipper, -standarder og konvensjoner. Bred politisk enighet om de overordnede rammene har gitt forutsigbarhet for selskapene og kapitalmarkedet, som har vært avgjørende for et vellykket norsk statlig eierskap.

Eierpolitikken er videreutviklet og tilpasset muligheter og utfordringer i dette tiåret med sikte på økt verdiskaping i hele Norge og en fortsatt god og bærekraftig forvaltning av det statlige eierskapet. Statens ti prinsipper for god eierutøvelse er justert for å reflektere at staten skal være en aktiv og ansvarlig eier med et langsiktig perspektiv.

Det aktive eierskapet skal utøves i tråd med selskapslovgivningens ansvars- og rollefordeling mellom eier, styret og daglig leder. Staten vil benytte handlingsrommet innenfor disse rammene på linje med gode og ansvarlige andre eiere.

Staten som eier har tydelige forventninger til selskapene på flere områder. Innenfor klimaområdet har regjeringen tydeliggjort og skjerpet forventningene til selskapenes arbeid, for å bidra til robuste og konkurransedyktige selskaper også i fremtiden. Forventningene stilles fra staten som eier til styrene i selskapene. Det er styrets ansvar å vurdere hvordan selskapet skal vektlegge og arbeide med de ulike forventningene og å følge opp administrasjonens arbeid, mens staten vurderer og følger opp styrenes og selskapenes arbeid med forventningene – i tråd med rollefordelingen i aksjelovgivningen.

Nærings- og fiskeridepartementet følger opp statens eierskap i Equinor ASA og forventningene i eierskapsmeldingen overfor selskapene. Jeg oppfatter at Equinor arbeider grundig og konstruktivt med å følge opp statens forventninger, inkludert innenfor klimaområdet. Selskapet har blant annet for sin generalforsamling lagt frem en plan for energiomstilling frem mot 2050. Staten stemte for planen, blant annet fordi selskapet er tydelig på at den langsiktige verdiskapingen støtter opp om målene i Parisavtalen. Equinor har ambisjoner om å redusere egne utslipp, øke produksjonen av fornybar energi og utvikle lavkarbonløsninger for fremtidens energisystem. Videre oppfølging av mål og tiltak for å redusere klimagassutslipp i tråd med Parisavtalen samt tilhørende rapportering vil være sentralt for staten som eier også fremover.»

6. «Stortinget ber regjeringen sette i gang med å gjennomføre tiltak med tiltaksgrad 1 og 2 som referert til i Miljødirektoratets rapport «Grønn omstilling: Klimatiltaksanalyse for petroleum, industri og energiforsyning».

Miljødirektoratet har i sin rapport «Grønn omstilling: Klimatiltaksanalyse for petroleum, industri og energiforsyning» fra september 2022, delt sine tiltak inn i to kategorier

- Tiltak i kategori 1 er: «Tiltak vi forventer vil iverksettes innen 2030 uten styrket klimapolitikk». Her inngår nedleggelse av kullkraftverket på Svalbard, omlegging av oljeraffineri til drivstoffterminal på Slagentangen, samt CCS på Norcem Brevik og Hafslund Oslo Celsio. Disse tiltakene utgjør totalt 1,75 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2030.
- Tiltak i kategori 2 er: «Tiltak som krever styrket virkemiddelbruk eller nye virkemidler». Denne kategorien inkluderer markedsmessig umodne tiltak. Den omfatter elektrifisering av hydrogenproduksjonen til Yara Porsgrunn, CCS og økt bruk av biokarbon i silisiumindustrien, CCUS (og bruk av fanget CO₂) og bruk av biokarbon i manganindustrien, CCS på kalkverk, elektrifisering og CCS i treforedlingsindustrien, elektrifisering og CCS i petrokjemisk industri, og elektrifisering, biobrensler og energieffektivisering i stasjonær forbrenning i ulike industrianlegg. Disse tiltakene kan kutte utslippene med 4,172 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2030.

Som Miljødirektoratet påpeker, så ventes det at tiltakene i kategori 1 iverksettes uten ytterligere virkemidler.

Det er næringslivets ansvar å sørge for en tilpasning til et lavutslippssamfunn, men regjeringen vil legge til rette for å utløse private initiativer gjennom gode rammebetingelser og en aktiv nærings- og industripolitikk, herunder å bidra til å fjerne barrierer som motvirker omstilling i industrien. Av eksisterende politikk som vil bidra til gjennomføringen av tiltakene i Miljødirektoratets rapport kan nevnes:

- Langskip skal demonstrere fangst av CO₂ fra industrielle kilder (Norcem og Hafslund Oslo Celsio), transport og sikker lagring av CO₂. Det samlede kostnadsestimatet for Langskip er om lag 27 mrd. kroner og statens andel av kostnadene er anslått til om lag 18 mrd. kroner. Denne satsingen vil bidra til å redusere kostnadene for CCS for nye anlegg.
- Olje- og energidepartementet arbeider med å utrede behov for endring av virkemiddelapparatet for CCS i industri og avfallssektoren i samarbeid med berørte departementer.
- Enova får fra 2023 tilført rundt 5,4 milliarder kroner årlig som skal utvikle og modne teknologi. En rekke av prosjektene omtalt i Miljødirektoratets rapport har fått støtte for å utvikle og tilpasse nødvendig teknologi. Gassnova støtter utvikling av en rekke CCS-prosjekter i industrien.
- Eksfin, Nysnø og ordninger under Innovasjon Norge, tilbyr kapital, garanti- og låneordninger til grønne prosjekter.
- Regjeringen skal sørge for at kapasiteten i strømmettet forsterkes, og er i ferd med å iverksette en storstilt utbygging av havvind. Dette vil muliggjøre ytterligere elektrifisering.
- Regjeringen skal inngås klimapartnerskap med prosessindustrien, som en arena for dialog om hva som må til for at industrien skal kunne kutte sine utslipp raskere enn de gjør i dag.

Regjeringen følger tett opp utslippsutviklingen gjennom Grønn bok, og vil spisse virkemiddelapparatet ytterligere mot en grønn omstilling i næringslivet som bygger opp under et grønt industriløft.

7. «Stortinget ber regjeringen gi Enova et tilleggsmandat for å følge opp innføringen av et program for punktutslipp og ber videre regjeringen innføre karbondifferansekontrakter for utslippskutt i industrien, herunder spesielt prioritert opp mot biokarbon.»

Regjeringen har gjennom tilleggsavtalen inngått med Enova SF 15. februar 2023 bedt Enova ha en forsterket satsing rettet mot punktutslipp og opprette et punktutslippsprogram. Enova fikk samtidig et oppdrag om å orientere departementet om hvordan de vil innrette satsing mot og jobbe for reduksjon av punktutslipp i industrien. Sistnevnte ble levert 13. april 2023 og er tilgjengelig på Enovas nettsider.

Enova har blant annet opprettet punktutslippsprogrammet «Industri 2050», rettet mot industrielle punktutslipp. Gjennom programmet støtter Enova utvikling og realisering av teknologisprang som bidrar til en industri tilpasset lavutslippssamfunnet. Prosjekter innen følgende tre områder kan søke: 1) Reduksjon av bruk av fossile energibærere til oppvarming og mekaniske arbeidsprosesser, 2) Reduksjon av klimagassutslipp fra produksjonsprosesser 3) Fangst og permanent lagring av CO₂-utslipp. Det kan søkes støtte til pilotprosjekter, investeringsprosjekter og til prosjekter som skal utrede kostnadsgrunnlaget til slike pilot- eller investeringsprosjekter (utredningsprosjekter).

Enova kan ta i bruk differansekontrakter dersom de vurderer det som et egnet virkemiddel for å bidra til å oppnå sine mål. Enova har støttet flere prosjekter knyttet til utvikling og bruk av biokull, eksempelvis fikk Eramet i 2021 62 millioner kroner i støtte til et pilotprosjekt som skal bruke biokarbon i produksjon av manganlegeringer og Vow fikk i 2021 80 millioner kroner til en pilot for verifisering av ny pyrolyseteknologi for fremstilling av metallurgisk biokull. Carbonworks Larvik fikk i 2022 47,2 millioner kroner til et prosjekt som omhandler bærekraftig produksjon av biokarbon og fornybar energi.

8. «Stortinget ber regjeringen lage et eget mål og en strategi for å øke naturlig karbonopptak og -lagring i norske økosystemer»

Gjennom dagens samarbeid med EU, er Norge forpliktet til et mål om at klimagassutslippet fra skog- og arealbrukssektoren (LULUCF) ikke skal overskride CO₂-opptaket i sektoren – ofte kalt «netto null-forpliktelsen». Forpliktelsen er juridisk bindende, og gir insentiver til hvert enkelt land om å innføre politikk som øker CO₂-opptaket og redusere utslippene fra grønne arealer uten at rammeverket legger føringer for *innholdet* i politikken på nasjonalt nivå. EU er nå enige om mer ambisiøse regelverk for å nå sitt forsterkede klimamål for 2030, også for skog- og arealbrukssektoren. Regjeringen har i sin innmelding av 2030-mål til FN opplyst om at vi ønsker å oppfylle Norges forsterkede 2030-mål i samarbeid med EU. Regjeringen vil starte forhandlinger med Kommisjonen, og Stortinget avgjør til slutt om Norge skal samtykke til om klimasamarbeidet med EU skal videreføres.

Regjeringens politikk på området ble lagt fram i fjorårets Klimastatus og -plan (kap. 3.2.6.2 i «Grønn bok», *Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2022–2023)*). Vi er i full sving med å videreutvikle politikken for å øke det naturlige CO₂-opptaket, og kutte utslippene fra arealbruk og arealbruksendringer. I fjor høst publiserte vi en ny veileder for fritidsbebyggelse, og hensynet til klima og miljø har fått et større fokus i denne. Regjeringens forslag om smalere veinormaler har nettopp vært på høring. Smalere veier beslaglegger mindre areal, det gir større muligheter til gjenbruk av eksisterende vei og gir mer fleksibilitet ved plassering av veien i landskapet. Og vi har bedt Miljødirektoratet om å utrede forbud mot nedbygging av myr. De er svært viktige karbonlagre. Som en oppfølging av Hurdalsplattformen er regjeringen dessuten i gang med å etablere en meny av ulike tiltak som bidrar til å opprettholde et mangfold av økosystemer i god økologisk tilstand. Arbeidet er i første omgang startet i økosystemet skog. Miljødirektoratet har i nært samarbeid med Landbruksdirektoratet og andre relevante direktorater fått i oppdrag å utrede

beslutningsgrunnlag som redegjør for relevante tiltak og tilhørende virkemidler i og på tvers av sektorene som bidrar til å opprettholde eller bedre den økologiske tilstanden i økosystemet skog. Økosystemenes kapasitet og evne til å levere økosystemtjenester, herunder karbonlagring, påvirkes ikke bare av økosystemenes tilstand, men også av økosystemenes arealutbredelse. Direktoratene er bedt om å ta hensyn til dette ved vurderingen av tiltak og tilhørende virkemidler. Som del av arbeidet vil Klima- og miljødepartementet og Landbruks- og matdepartementet (LMD) sørge for at det utarbeides et felles kunnskapsgrunnlag om den økologiske tilstanden i norsk skog. Når et felles kunnskapsgrunnlag om økologisk tilstand i skog og forslag om relevante tiltak i menyen med basis i dette kunnskapsgrunnlaget er på plass, vil regjeringen etter en vurdering av fordeler og ulemper for samfunnet ta stilling til hvilke tiltak som skal gjennomføres.

Det er arbeid som er viktig for karbonlagring og naturmangfold. Regjeringen tar sikte på å presentere et oppdatert bilde av helheten i politikken for å øke opptaket og redusere utslippet innenfor skog- og arealbrukssektoren i årets Klimastatus- og plan.

9. «Stortinget ber regjeringen kartlegge dyphavet som karbonlager og ivareta disse lagrene, som er viktige karbonlagre og leveområder for en rekke arter.»

I Meld. St. 29 (2020–2021) *Heilskapleg nasjonal plan for bevaring av viktige område for marin natur* ble det omtalt kartlegging av marine områder som er viktige for karbonlagring.

MAREANO-programmet kartlegger dybde og bunnlandskap, geologi, sediment, naturtyper og forurensning på havbunnen i norske havområder. Kartleggingen gir kunnskap også om karbonlagring i sedimenter på havbunnen. I dyphavsområdene i Norskehavet er det kartlagt dybde i et utvalg områder, der det senere vil bli tatt prøver av geologiske, biologiske og kjemiske forhold på havbunnen.

10. «Stortinget ber regjeringen sørge for at lagret karbon også blir et vernekriterium når det gjelder videreutviklingen av marint vern i norske farvann i tråd med forpliktelsene i naturavtalen»

Naturmangfoldloven nevner per i dag ikke eksplisitt klimahensyn som et aktuelt mål for områdevern. Evnen til å lagre karbon kan likevel være et relevant hensyn som inngår i begrunnelsen for vern. Verneområder i sjø kan eksempelvis beskytte marine arter eller områder med sedimenter som i stor grad tar opp og lagrer karbon, slik at funksjonen som karbonlager blir sikret og forsterket. Marine verneområder kan også å gjøre havøkosystemene mer robuste mot klimaendringer.

Som varslet i Meld. St. 29 (2020–2021) *Heilskapleg nasjonal plan for bevaring av viktige område for marin natur*, jf. Innst. 557 S (2020-2021), pågår det for øyeblikket arbeid med å utrede behovet for endringer i lovgivningen for å gi klimahensyn status som et selvstendig verneformål. Regjeringen utreder nå eventuelle endringer i naturmangfoldloven på dette punktet.

Naturmangfoldlovens regler om områdevern gjelder bare ut til territorialgrensen ved 12 nautiske mil. Regjeringen har varslet at den vil foreslå en ny lov som skal inneholde hjemmel for å opprette marine verneområder i alle norske jurisdiksjonsområder utenfor 12 nautiske mil. Den nye loven skal dermed omfatte de norske 200-milssonene ved fastlandet, Svalbard og Jan Mayen, samt norsk kontinentalsokkel. Loven skal bygge på naturmangfoldlovens regler om områdevern og fungere godt sammen med eksisterende næringslovgivning.

Regjeringen vil i utformingen av forslag til ny lov, på samme måte som i naturmangfoldloven, vurdere hvordan klimahensyn skal reflekteres, herunder om naturens evne til å oppta og lagre karbon skal være et selvstendig mål for områdevern. Videre vil vi i arbeidet legge til rette for best mulig samsvar mellom ny lov og naturmangfoldlovens regler på dette punktet.

11. «Stortinget ber regjeringen i løpet av 2024 endre forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport, slik at denne også regulerer innkjøp av transport og kan stille krav til at det skal bestilles utslippsfri frakt (elektrisitet hydrogen eller biogass) der tre eller flere aktører kan tilby dette.»

Direktiv 2019/1161 om endring av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport er tatt in i EØS-avtalen og vil bli gjennomført i norsk rett ved endring forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport. Direktivet omfatter også offentlige anskaffelser av transporttjenester, og departementet vil i forslag til endret forskrift legge inn en bestemmelse om tjenestekjøp av transport.

12. «Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om krav til nullutslipp for alle servicefartøy i havbruksnæringa. Kravet skal tre i kraft fra 1. juli 2024.»

Regjeringen varslet i Regjeringens klimastatus og -plan i forbindelse med budsjett for 2023 utredning av lav- og nullutslippskrav til servicefartøy i havbruksnæringen der forholdene ligger til rette for det trinnvis fra 2024. Sjøfartsdirektoratet fikk i februar i år i oppdrag å utarbeide lav- og nullutslippskrav til nye og eksisterende servicefartøy i havbruksnæringen, med tilhørende konsekvensutredning og høringsdokumenter, med frist for leveranse i juni i år. På bakgrunn av Sjøfartsdirektoratets utredning vil regjeringen følge opp saken videre.

13. «Stortinget ber regjeringen stille krav om at Kystruten skal drives med nullutslipp innen 2030.»

Kystruteavtalene mellom Samferdselsdepartementet og de to leverandørene, Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten Operations AS, inneholder klima- og miljøkrav som sikrer at CO2-utslippene fra skipene som betjener ruten blir betydelig lavere enn ved forrige kontrakt med Hurtigruten. Avtalene gjelder fra 1. januar 2021 til 31. desember 2030 med opsjon på forlengelse i ett år.

I en ny konkurranseutlysning vil det være naturlig å vurdere om den teknologiske utviklingen tilsier at det kan stilles krav om vesentlig lavere utslipp, eventuelt nullutslipp, fra kyststrutevirksomheten. Arbeidet med neste kontraktutlysning vil starte på et tidlig tidspunkt.

14. «Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om innføring av momsfristak for elektriske fritidsbåter.»

Spørsmålet er forelagt finansministeren som har gitt følgende svar:

«Formålet med merverdiavgiften er å skaffe inntekter til staten, samtidig som avgiften skal virke mest mulig nøytralt slik at den ikke påvirker sammensetning av forbruk og produksjon i økonomien. Dette gjøres ved at merverdiavgiften i utgangspunktet ilegges alle varer og tjenester med en generell sats. Reduserte satser og fritak fra merverdiavgift reduserer inntektene til staten, øker de administrative kostnadene for både de næringsdrivende og myndighetene og gir vridninger i økonomien. Omfanget av særordninger som fritak og reduserte satser, bør derfor begrenses. Generelt er det mer effektivt å gi direkte støtte på budsjettets utgiftsside enn gjennom særordninger i merverdiavgiftssystemet. Dette er blant annet påpekt av ekspertutvalgene bak NOU 2019: 11 Enklere merverdiavgift med én sats og NOU 2022: 20 Et helhetlig skattesystem. Utvalgene viser også til at det ikke er opplagt at reduksjoner i merverdiavgiften gir en tilsvarende reduksjon i prisene.

Innføring av nye fritak kan også medføre økt press for redusert merverdiavgift på andre varer. For eksempel kan et fritak for elektriske båter gi økt press for fritak for andre miljøvennlige båter som seilbåter, kajaker mv. Det kan være vanskelig å begrunne hvorfor en ikke skal støtte kjøp av båter uten motor gjennom merverdiavgiftssystemet dersom en støtter båter med elektrisk motor.

Et merverdiavgiftsfristak for elektriske fritidsbåter vil høyst sannsynlig bli ansett som statsstøtte etter EØS-avtalen. Slik støtte kan ikke tre i kraft før den er notifisert til og godkjent av EFTAs overvåkningsorgan (ESA). ESA vil bare kunne godkjenne støtte-tiltak som er forenlig med EØS-avtalen. EØS-avtalen åpner blant annet for støtte til miljøtiltak. I vurderingen av om et tiltak er forenlig med EØS-avtalen, må berettigelsen av tiltaket vurderes opp mot målsetningene. Godkjennelse forutsetter en «balansetest» der de positive effektene av tiltaket må mer enn oppveie de negative sidene. Tiltaket kan ikke gå utover, eller vare lenger, enn det som er nødvendig for å nå målene. I vurderingen er det også et moment om målet kan oppnås mer effektivt gjennom andre virkemidler. Selv om ESA tidligere har godkjent merverdiavgiftsfristak for elbiler (fra 2023 med beløpsbegrensning), er det usikkert om ESA vil kunne godkjenne tilsvarende fritak for elektriske fritidsbåter.

På denne bakgrunn vil jeg frarå å innføre merverdiavgiftsfristak for elektriske båter.»

15. «Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2024 komme med forslag til ytterligere virkemidler som øker insentivene til bruk av elbil i

bildeling, for eksempel å fjerne moms eller innføre momskompensasjon for korttidsleie av elbil.»

Spørsmålet er forelagt Finansministeren som har gitt følgende svar:

«Regjeringspartiene har i Hurdalsplattformen uttalt at «Regjeringen vil (...) gjøre det attraktivt å velge lav- og nullutslippskjøretøy med mål om at 100 prosent av nye personbiler er fossilfrie innen utgangen av 2025.» Biler som brukes i utleie, omfattes også av dette målet. Vi er på god vei til å nå måltallet om at nye personbiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Andelen ble nær 80 pst. i 2022, og har økt med over 10 prosentpoeng årlig de siste årene.

Virksomheter som driver med bilutleie, har allerede sterke insentiver til å velge nullutslippsbiler. For det første betaler de vesentlig mindre engangsvgift ved anskaffelse av elbiler enn andre biler. For det andre betales det kun merverdiavgift for prisen over 500 000 kroner ved anskaffelse av elbiler. Bilutleieselskap kan fradragsføre inngående merverdiavgift ved anskaffelse av biler til virksomheten, men må tilbakeføre en forholdsmessig del av fradragsført merverdiavgift dersom bilen tas ut av virksomheten før det er gått fire år. Bilutleieselskapene holder bilene sine i gjennomsnitt 1–2 år og tilbakebetaler dermed om lag halvparten av merverdiavgiften de fradragsfører ved anskaffelse.

I Prop. 1 LS (2022–2023) varslet regjeringen at vi vil vurdere ytterligere innstramminger i CO2-komponenten i engangsvgiften i årene fremover for å sikre at målet for nullutslippsbiler i 2025 nås. Videre har vi varslet at fordelene som ladbare hybridbiler har i engangsvgiften, skal fases ut. Det vil gi økte insentiver til å velge elbiler for alle, også utleievirksomheter.»

16. «Stortinget ber regjeringen før statsbudsjettet for 2024 legges fram, komme tilbake til Stortinget med forslag om en egen bomklasse for elvarebiler, som sikrer fritak for bompenger for elvarebiler.»

Vi viser til omtale av anmodningsvedtak nr. 35 punkt 14 (2. desember 2021) i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2022-2023). Som det fremgår av omtalen, er det det i byområder med et miljødifferensiert takstsystem åpnet for at lokale myndigheter kan beslutte fritak for betaling av bompenger for lette el-varebiler. Dersom det heller er ønskelig med en lavere takst for el-varebiler fremfor fritak, må det etableres en egen takstklasse for disse kjøretøyene innenfor takstgruppe 1. Utenfor byområder er det juridisk og teknisk i AutoPASS-systemet mer utfordrende å innføre en lavere bompengetakst for lette el-varebiler. Formålet med bompenger på strekningsvise bompengeprojekt er finansiering, ikke regulering. Departementet vurderer imidlertid nærmere om og eventuelt hvordan behovet for å kunne skille mellom lette personbiler og lette varebiler innenfor nullutslippskjøretøy kan ivaretas også utenfor byområdene, særlig i strekningsvise veiprosjekter inn mot de store byene. Samferdselsdepartementet har som ledd i oppfølgingen av denne saken bedt Statens vegvesen om å vurdere mulighetene for å etablere en ny takstklasse for lette el-varebiler i byområder med et miljødifferensiert

takstsystem, og også på strekningsvise bompengeprosjekter. Samferdselsdepartementet avventer Statens vegvesens vurdering, og vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Med hilsen



Espen Barth Eide