

ZEROs innspill til Statsbudsjett 2019

ZERO arbeider for at norsk klimapolitikk, i tillegg til å gjøre Norge til lavutslippssamfunn, skal bidra til størst mulig global endring, innenfor det handlingsrommet vi har. ZERO mener Norge kan gjøre betydelig forskjell ved å skape grønne markeder, utvikle utslippsfri industri og investere i fornybar energi i vekstøkonomier og stanse kullkraft.

Grønne markeder

- Skaper vi marked for nye klimaløsninger, bidrar vi til rask industrialisering, teknologiutvikling og kostnadsreduksjoner.
- Norge bør bli verdensledende på å skape marked for og etterspørsel etter utslippsfrie løsninger

Utslippsfri industri

- En konkurransedyktig industri vil i fremtiden være en industri uten utslipp.
- Gjennom en forsterket satsning kan Norge utvikle og ta i bruk lav- eller nullutslippskonsepter i de største norske industrigrenene.

Stans kullkraft

- Hvis vekstøkonomiene baserer sin energivekst på kullkraft, er klimamålene utenfor rekkevidde.
- Vår fornybarindustri, finansnæring og kapitalbase kan utvikle sol, vind og vannkraft som utkonkurrer kull og diesel, skaper vekst og utvikling, og bidrar til norsk næringsutvikling.

ZEROs hovedprioriteringer i Statsbudsjett 2019

Med dette utgangspunktet har ZERO prioritert følgende hovedønsker for Statsbudsjettet 2019:

1. Transport:

1. Endre bilavgifter for å sette fart på overgangen til utslippsfrie biler
2. Etablere et CO2-fond for næringslivets transport
3. Utvikle finansieringsordninger for utslippsfri kollektivtransport og fergedrift, og fremme biogass, hydrogen og bærekraftig biodrivstoff

2. Industri:

1. Gi tilstrekkelig bevilgning til å fullføre forprosjekteringen av en verdikjede for CO2-håndtering (CCS), og utrede markedsbaserte virkemiddel for CCS
2. Innføre materialavgift på fossile råstoff
3. Øke rammen til Enova for å oppfylle industriens veikart for nullutslipp industri

3. Fornybarinvesteringer i utviklingsland og vekstøkonomier

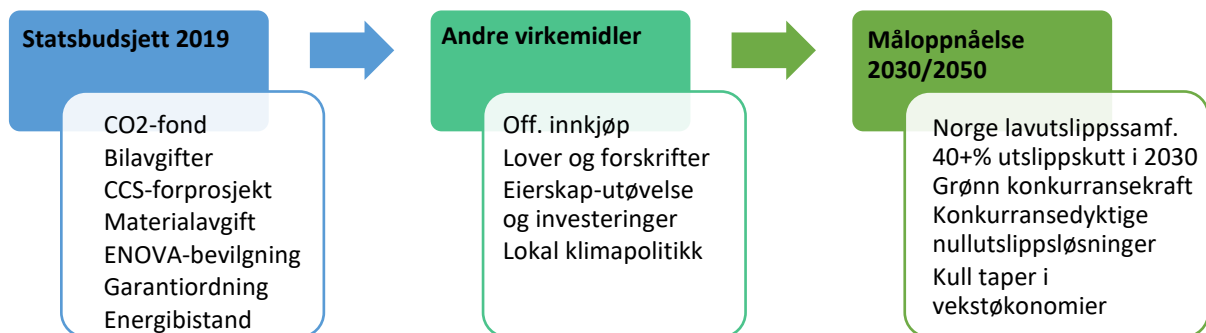
1. Innføre ny garantiordning for fornybar energi i utviklingsland
2. Øke overføringene til Norfund
3. Øke energibistanden

Statsbudsjettet som klimaverktøy

Statsbudsjettet er, både gjennom skatte- og avgiftspolitikken og bevilgninger, det viktigste politiske verktøyet i klimapolitikken. Samtidig er det utfordrende at statsbudsjettene er ettårige, mens klimapolitikken må være langsiktig. ZEROs innspill skal forstås som virkemidler med noe effekt i budsjettåret, men først og fremst som gradvise skritt i langsiktig utvikling av en grønn økonomi.

Gjennomslag for våre forslag i Statsbudsjett 2019 gir ikke full måloppnåelse uten de neste skrittene, enten de er ytterligere bevilgninger og videreutvikling av avgifter i senere statsbudsjett, eller andre virkemidler, som offentlige anskaffelser, reguleringer eller investeringer. Dette kan synes opplagt, men det har stor betydning for markedets respons at Regjeringen signaliserer at virkemiddelendringer i statsbudsjettet inngår i en langsiktig forsterking av norsk klimapolitikk.

Regjeringen varslet i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – *norsk omstilling i europeisk samarbeid* at den vil følge opp med sektorvise klimahandlingsplaner. ZERO anbefaler at disse tar utgangspunkt i næringslivets ulike veikart for grønn konkurransekraft. Statsbudsjettet 2019 bør inneholde konkrete virkemiddelforslag forankret i veikartene, og angi retning for videre virkemiddelbruk utover statsbudsjettet.



Utgangspunkt i klimapolitiske mål

ZEROs budsjettinnspill tar utgangspunkt i klimapolitiske mål og føringer vedtatt i Stortinget, samt Regjeringens uttalte ambisjoner for klimapolitikken slik de er uttrykt blant annet i Jeløya-erklæringen og Regjeringens strategi for grønn konkurransekraft:

- Parisavtalens mål om å begrense global oppvarming til godt under to grader, og tilstrebe 1,5 grader.
- Norges, og EUs klimamål om å redusere utslippene med 40% innen 2030, som må skjerpes i tråd med Parisavtalen.
- Støtte utvikling og spredning av nullutslippsløsninger og bidra til å skape markeder for ny nullutslippsteknologi.
- Sektorspesifikke mål

1. Transport

1.1 Bilavgifter (se også eget notat)

Det viktigste virkemiddelet for skifte fra bensin- og dieslbiler til utslippsfrie biler og langsiktig utslippsreduksjon er avgiftene for kjøp av nye biler. Salget av nye biler må vris mot stadig større andel utslippsfrie biler. Samtidig har statens inntekter fra engangsavgiften på biler gått kraftig ned de siste ti årene, primært på grunn av lavere gjennomsnittlige avgifter på kjøp av bensin- og dieslbiler.

ZEROs forslag til bilavgifter for 2019 tar utgangspunkt i 2025-målet om 100 % utslippsfritt nybilsalg, samt løftene i Jeløyaerklæringen om at Regjeringen vil fortsette grønn omlegging av engangsavgiften for kjøp av nye kjøretøy. Målet er 100 % nullutslippsbiler uten store provenytnap for staten.

Vi antar at det vil bli innført merverdiavgift på elbiler før 2025. En innføring av moms og engangsavgift etter 2022 uten andre endringer vil gjøre elbilen mindre konkurransedyktig, og føre til at målet om utslippsfritt nybilsalg i 2025 ikke nås. For å opprettholde elbilens konkurransekraft mot 2025, må derfor avgiftene på bensin- og dieselmotorer økes gradvis mot 2022, før avgifter innføres på elbiler. Når avgifter innføres på elbiler, må dette også skje gradvis, supplert av en tilsvarende opptrapping av avgiftene på bensin- og dieselmotorer.

Det er viktigere å gjøre rimelige bensin- og dieselmotorer dyrere enn å gjøre de aller mest utslippsintensive bensin- og dieselmotorer enda dyrere, siden de rimelige personbilene i større grad er i direkte konkurranse med tilgjengelige nullutslippsbiler. Det vil man få til om man rabattene per gram CO₂ gjøres betydelig høyere i intervallet 0-25 gram/km, samtidig som rabattene per gram i intervallet 25 gram – 70 gram per km reduseres.

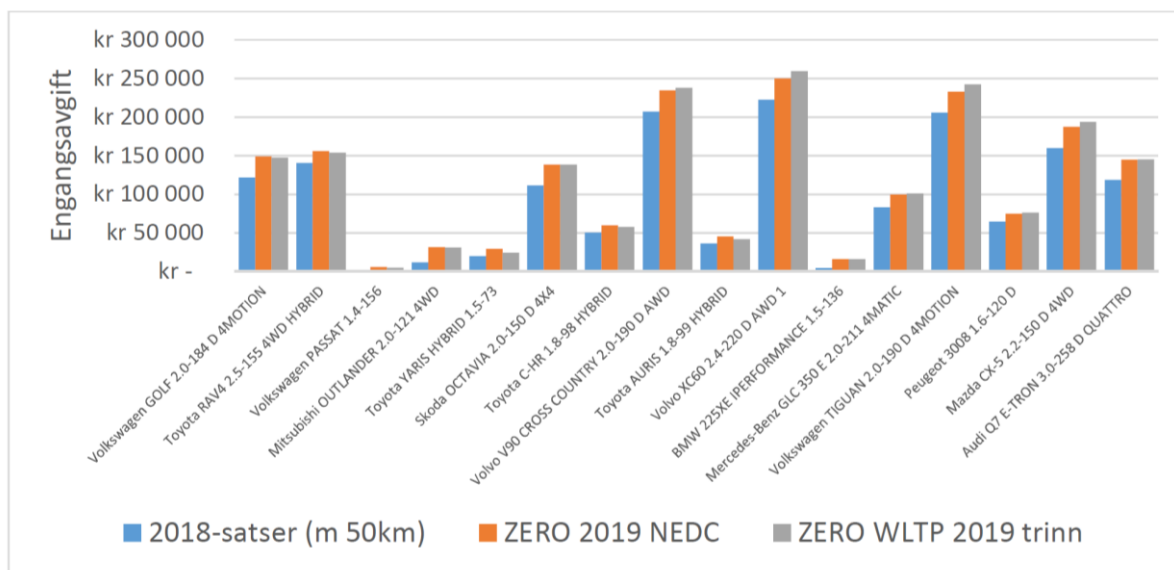
For å nå vedtatte mål om utslippsfri transport, og samtidig opprettholder inntektene fra bilavgiftene, foreslår ZERO at:

- Engangsavgiften på bensin- og dieselmotorer økes.
- Nederste knekkpunkt senkes til 25 gram og fradraget økes til *minimum* 2000 kr per gram
- Alle øvrige knekkpunkter justeres ned med 10 gram
- Den høyest mulige vektrabatten for ladbare hybrider reduseres fra dagens 23 % til 20 %
- Alle andre satser inflasjonsjusteres

ZEROs forslag til endring av innslagspunkter og fradragssatser for CO₂-komponent for NEDC-godkjente biler i 2019:

	Gjeldende for 2018			ZEROs forslag for 2019		
	innslag	intervall	sats	innslag	intervall	sats
CO₂-satser (kr/g CO ₂ /km)	40	40-70	0	25	25-60	0
	70	70-95	929,34	60	60-85	929,34*
	95	95-125	1041,42	85	85-115	1041,42*
	125	125-195	2728,96	115	115-185	2728,96*
	195	195-	3505	185	185-	3505*
CO₂-fradrag (kr/g CO ₂ /km)	40	0-40	1120,29	25	0-25	2000
	70	40-70	952,2	60	25-60	1000

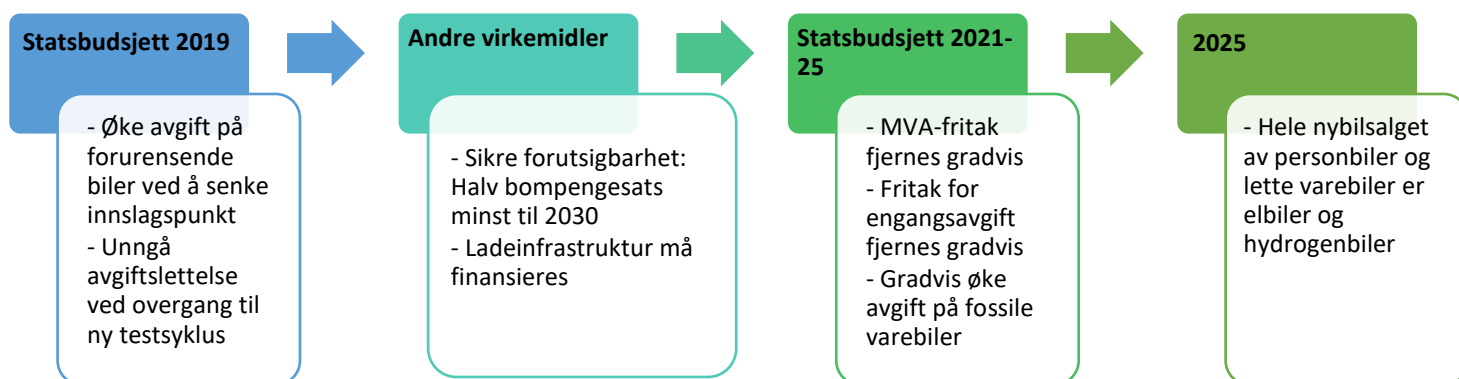
*satsene inflasjonsjusteres



Nye biler typegodkjent etter WLTP

Utslippstall beregnet gjennom tester er grunnlaget for avgiftsberegningene på nye biler. Avviket mellom testene og faktiske utslipp har vært økende de siste årene, og utslippsnivået hos bilene er betydelig høyere enn hva som har vært oppgitt. Derfor innføres det nå en ny testsyklus (WLTP) som antas å vise mer reelle utslippsnivåer enn dagens tester (NEDC). ZERO mener biler som er typegodkjent etter den nye testsyklusen, bør innplasseres i avgiftssystemet med en korreksjon for å harmonisere avgiften mellom biler testet med ny og gammel testsyklus. Det bør unngås at bruktimporterte biler får økt konkurransekraft mot nye. Korreksjonen må ikke bli for stor, slik at bilmodeller kommer ut med lavere avgifter etter ny testsyklus enn etter gammel syklus. ZERO anbefaler en av to alternative måter å innpasse WLTP-godkjente biler i avgiftssystemet:

- Alternativ 1: Nye biler testet med WLTP innplasseres i en korrigert versjon av dagens avgiftsskala. Korreksjonen gjøres ved at trinnene i CO₂-skalaen heves med 5 % for WLTP-godkjente biler. En korreksjon på over 10 % må unngås, da dette vil kunne føre til netto avgiftsreduksjon for flere bilmodeller.
- Alternativ 2: Utslipp fra biler typegodkjent etter WLTP omregnes til NEDC-utslipp med omregningsverktøyet CO₂MPAS. Det omregnede CO₂-utslippet danner grunnlag for avgiftsberegningen, uten korreksjon.



Varebiler

ZEROs forslag til endringer i engangsavgiften for personbiler vil også medføre moderat økte avgifter på varebiler (en Nissan NV200 får for eksempel en økning på mellom ca 7 000 og 10 000 kr, en Mercedes-Benz Vito Diesel mellom 7 000 kr 17.000 kr og en VW Crafter mellom 7000 og ca 25.000).

ZERO mener det i tillegg bør signaliseres at:

- 100 prosent fritak for bompenger, parkerings- og fergeavgifter videreføres for utslippsfrie varebiler minst til 2025 og for utslippsfrie lastebiler til minst 2030
- Rabatten i engangsavgiften for varebiler reduseres gradvis i tidsrommet 2020-25.

1.2 CO2-fond for næringslivets transporter

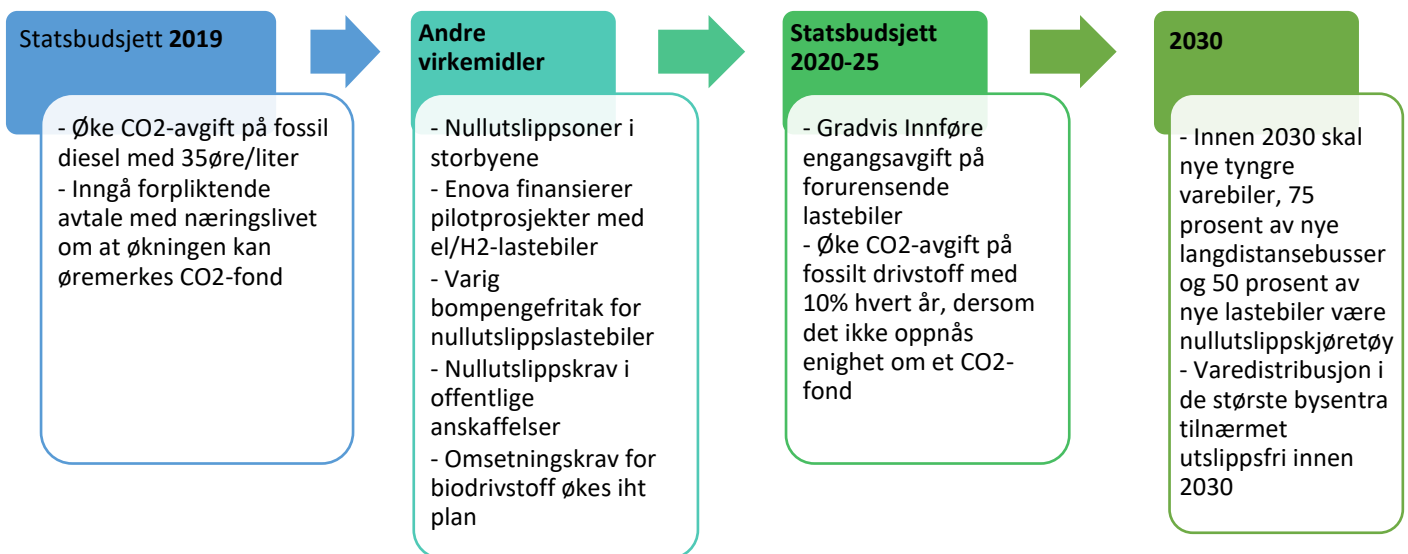
I Jeløya-erklæringen slår Regjeringen fast at den vil:

- Legge til grunn at innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy. Varedistribusjonen i de største bysentra være tilnærmet nullutslipp innen 2030.
- Videreføre arbeidet med et CO2-fond for næringslivet,
- Innføre flat CO2-avgift på 500 kr/tonn på ikke-kvotepliktige utslipp, og trappe denne gradvis opp i perioden.

Statsministeren har invitert næringslivet til et samarbeid om utformingen av et CO2-fond for å redusere utslippene i transportsektoren. Næringstransport står for $\frac{2}{3}$ av transportutslippene. Næringslivets CO2-fond, slik det er foreslått fra en bred allianse næringsorganisasjoner, er et virkemiddel som vil kunne få den samme betydningen i nyttetransporten som moms- og avgiftsfritaket har hatt for elbil i personbilmarkedet.

- CO2-fondet etableres som en miljøavtale mellom næringsliv og myndigheter.
- CO2-fondet bør være et privat fond, eid og drevet av næringslivet selv.
- Avtalen må inneholde en ambisiøs forpliktelse til utslippskutt fra næringslivet
- Den delen av næringslivet som omfattes av en avtale bør få fritak for foreslått økning av CO2-avgiften, samt fra en mindre del av dagens CO2-avgift, og fritak fra alle kommende økninger så lenge fondet eksisterer.

- ZERO anbefaler at det vedtas en økning av CO2-avgiften på fossilt drivstoff på 135 kr/tonn CO2 i 2019.



Regjeringens forhandlingsposisjon er at et evt. CO2-fond blir en støtteordning eid og administrert av Enova, og finansiert over statsbudsjettets utgiftsside. Dette vil ikke gjøre fondet til det treffsikre og potensielt viktige virkemiddelet for å redusere utslippene og bygge grønn konkurransekraft.

- Tildeling fra fondet unntas fra statsstøttereguleringen, noe som gir økt handlingsrom i utforming og støttenivå. Behovet for dette er godt illustrert i Miljødirektoratets utredning. Enova har i dag og vil fortsatt ha store begrensninger.
- CO2-fondet vil kunne rulle ut klimaløsninger i transportsektoren i et helt annet omfang enn det Enova er rigget for å kunne gjøre. En miljøavtale hvor næringslivet forplikter seg kan gi store utslippskutt mot 2030, på 25 - 30 %.
- Et privat CO2-fond vil ha en svært mobiliserende og positiv effekt på næringslivet, ref. NOx-fondet.
- Et privat fond og en miljøavtale gir en helt annen forutsigbarhet enn årlige bevilgninger til over Statsbudsjettet og administrering hos Enova.

1.3 Finansieringsordninger for fossilfri kollektivtransport og fergedrift, og fremme hydrogen, biogass og bærekraftig biodrivstoff

Stortinget har tidligere vedtatt at all kollektivtransport og fergedrift skal være fossilfri innen 2025, og Jeløya-erklæringen slår fast at regjeringen vil legge en plan for å nå målet.

Utslippsfrie busser

Utslippsfrie busser er i dag en tilgjengelig, kommersiell løsning for bussruter i byene, og for regionale bussruter vil det komme flere løsninger de nærmeste årene, men det er knyttet betydelige merkostnader ved disse. Belønningsordningen, bymiljøavtalene og byveksttaltene skal fremme redusert bilbruk og økt kollektivandel gjennom bedre tilbud, og har også åpning for å fremme utslippsfrie kollektivtrafikk. Overgangen til utslippsfrie busser bør styrkes gjennom å stille krav om at

midlene gjennom ordningene går til utslippsfri kollektivtrafikk og nullutslipp transport i de kommende byvekstavgiftene.

Elektriske busser med batteri betaler i dag elavgift, mens skinnegående kollektivtrafikk (og trolleybusser) har fritak. ZERO mener det er viktig å stimulere til økt bruk av elektriske løsninger i kollektivtransporten, og fritak for elavgift kan være viktig for å få flere selskaper til å velge disse.

- Stille som vilkår for belønningsmidlene i byvekstavgiftene at midlene skal gå til utslippsfri kollektivtransport eller løsninger basert på bærekraftig og fornybart drivstoff, som biogass, der utslippsfrie løsninger ikke er tilgjengelige (*post 63, kap. 1330*)
- Gi fritak for elavgift for elektrisk kraft som leveres til bruk til framdrift av alle elektriske busser (*post 70, kap. 5541*)

Grønnere maritim sektor

Det grønne skiftet i maritim sektor er godt i gang, drevet fram av markedet skapt i fergesektoren, som fortsatt er avgjørende for utviklingen i maritim sektor. Det er knyttet økte kostnader til innfasingen av nye løsninger. De fleste ferjesambandene og alle hurtigbåtsamband er fylkeskommunale. Stortingets vedtak om nullutslipp ved alle nye anbud, også på fylkeskommunale samband, må gjennomføres med en kombinasjon av forskriftskrav og økte bevilgninger.

- Øke bevilgningene til fylkene på 100 mill. til gjennomføringen av vedtaket om null- og lavutslippsløsninger på alle ferje- og hurtigbåtsamband, med insentiver for det i ferjefinansieringsordningen. (*post 21, kap.1422*)
- Fjerne dagens refusjonsordning for CO₂-avgift for fiskeflåten, kompensert med økt fiskerfradrag (ses i sammenheng med etablering av CO₂-fond for næringlivets transport)er)
- Forsterke miljødifferensiering av avgifter i maritim sektor, med havne- og losavgiftene som de viktigst slik at det blir lønnsomt med utslippsfri og fornybare løsninger.
- Stimulere tidligmarkedet for elektriske fritidsbåter ved å innføre moms-fritak for det elektriske framdriftssystemet som trengs for utslippsfri småbåter.

Fremme bruk av biogass

Stortinget har vedtatt å innføre veibruksavgift på fossil gass for å fremme bruken og investeringene i biogass, og hindre at naturgass utkonkurrerer biogass. Det er også vedtatt en overgangsordning for innføringen som skal sikre at anbud med både biogass og en høy andel naturgass, ikke blir dyrere enn diesel, og for at det i en overgangsfase med ustabil forsyning av biogass kan brukes en andel naturgass uten at dette blir for dyrt. Overgangsordningen er til notifisering i ESA. I mellomtiden er det ingen veibruksavgift på naturgass. Dette er uheldig, fordi naturgass dermed er rimeligere enn biogass, og vil bli foretrukket i markedet.

- Innføre veibruksavgift på fossil gass fra og med 1.1.2019, uavhengig av notifiseringsprosessen i ESA. Avgiftssatsen settes til 5,95 kr. per Sm³ (*post 70-72, kap. 5538*)
- Subsidiært gjeninnføre støtten til merkostnad ved bruk av biogass, utvidet til også å omfatte ferjer og skip, og bevilge 50 millioner kroner til dette for 2019 (*post 60, kapittel 1330*)
- Styrke dagens støtteordninger fra Enova gjennom en infrastrukturstøtte til etablering av et flytende biogassnettverk fra Trøndelag til Europa

Muliggjøre markedsutvikling for hydrogenelektrisk transport

En transportsektor uten utslipp vil bestå av flere ulike teknologier. Norsk klimapolitikk må bidra til å muliggjøre teknologi- og markedsutvikling for både batterielektrisk og hydrogenelektriske kjøretøy, og ta hensyn til at disse to teknologiene er i ulik fase av teknologi- og markedsutvikling.

Brenselscellekjøretøy er utviklet og utvikles av bilindustrien. Infrastrukturen av hydrogenstasjoner i Norge er for mangelfull til at den gjør det aktuelt for andre enn entusiaster å kjøpe hydrogenbil. For å gjøre det mulig å velge hydrogenbil for tidlige brukere, må det etableres et stasjonsnettverk i Sør-Norge til Trondheim.

- Enova gis i oppdrag å revidere dagens støtteordning til hydrogenstasjoner, med vekt på at den skal bidra til å få opp et nettverk på minimum 30 stasjoner innen 2025.
- Hydrogenbiler bør få beholde fullt avgifts- og momsritak og alle lokale bruksfordeler til i første omgang 2025, deretter tas fordelene opp til ny vurdering basert på teknologi- og markedsutvikling.
- Hydrogenbiler beholder fullt fritak fra offentlige parkeringssetser, bompenger og fergetakster.

Biodrivstoff – bærekraftkrav og forutsigbarhet

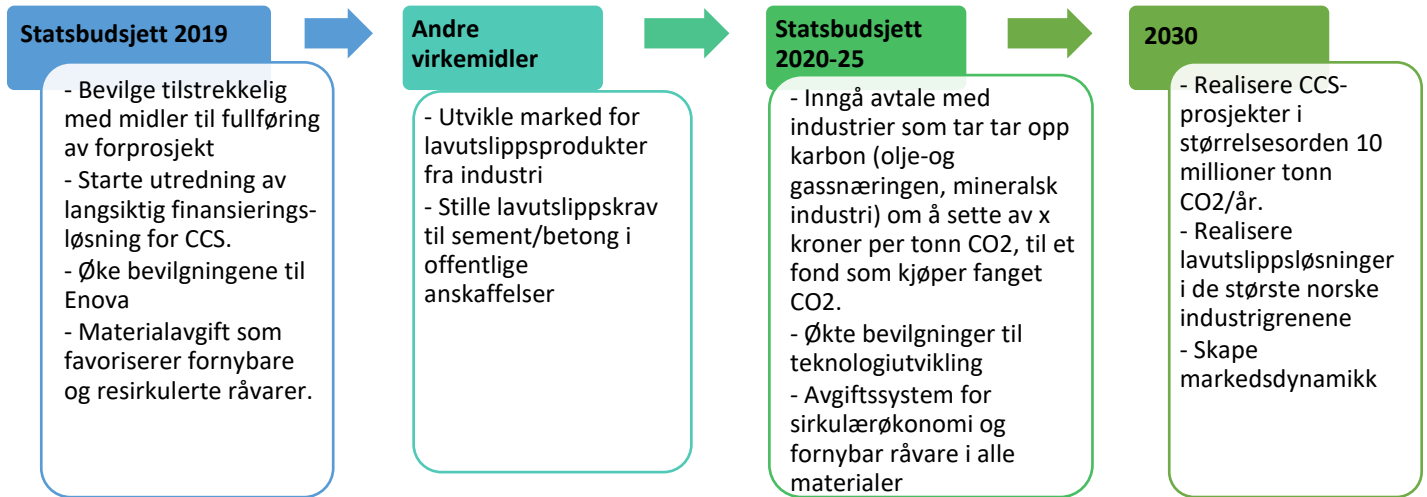
For å klare å nå målene i NTP om å halvere norske transportutslipp i 2030, og på sikt erstatte alt fossilt drivstoff, blir det behov for store volumer fornybart drivstoff i tillegg til elektriske kjøretøy. Norge bør bidra til at verdikjeden for bærekraftige fornybare drivstoff utvikles, gjennom sterke virkemidler for både etablering av egen produksjon og bruk i nasjonalt marked.

- Sikre en forutsigbar opptrapping og utvidelse av omsetningskravet mot 2020 og 2030, og foreta en oppdatering av regelverket når EUs regelverk for perioden er klart.
- Innføre avgift eller andre virkemidler mot bruk av palmeolje fra regnskogsområder
- Innføre krav om at alt biodrivstoff som unntas for veibruksavgift skal tilfredsstille EUs bærekraftskriterier.
- Frita fornybart drivstoff laget av plastavfall for veibruksavgift.

2. Industri

Industrien står for 22% av Norges klimagassutslipp. Foreløpig finnes det få konkurransedyktige løsninger som kan kutte utslipp i stor skala i store sektorer som aluminium, sement, gjødsel, metallegeringer og petrokjemi. Aktuelle løsninger er karbonfangst og lagring, bruk av fornybar varme og råmaterialer, samt bruk av hydrogen eller biomasse som reduksjonsmiddel. Globalt er det innen industri at avstanden mellom klimamål og faktisk utvikling er størst. Det er derfor et stort behov for at rike industriland med høy kompetanse tar lederskap i teknologiutviklingen.

Norge bør ha en strategi for realisering av lav- eller nullutslippsløsninger i de største norske industrigrenene innen 2030, og en ambisjon om å følge industriens veikart for negative utslipp i norsk industri innen 2050. De to første grepene i en industristrategi bør være å fullføre arbeidet med en verdikjede for CO₂-fangst og lagring, og å utvikle et ambisiøst industriprogram i Enova.



2.1 CO₂-fangst og lagring (CCS)

Infrastruktur for nullutslippsamfunnet

For at CCS skal bli tatt i bruk som klimaløsning, må staten bidra til å etablere en verdikjede med kritisk masse der både fangst, transport og lagring er inkludert. Det avhenger av tilstrekkelige bevilgninger i Statsbudsjettet til fullføring av forprosjektering av fangstanlegg.

ZERO anbefaler at Regjeringen legger frem forslag til forpliktende fremdriftsplan basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør investeringsbeslutning senest våren 2020. Forslaget må legges fram for Stortinget til behandling våren 2019. Regjeringen må sikre en robust verdikjede for CO₂-håndtering med flere fangstprosjekter, både Norcem og Fortum Oslo Varme.

Langsiktig finansiering

For at verdikjeden for CCS skal bli vellykket, må det skapes industriell og kommersiell dynamikk. Statens rolle, når verdikjeden er etablert, er å skape marked for CCS-prosjekter, der mange aktører konkurrerer slik at det oppnås vekst, kostnadsreduksjoner og høy utnyttelse av infrastruktur.

ZERO mener det må utredes finansieringsløsninger for CCS (som vedtatt i Stortinget juni 2016). Utredningen bør vurdere ulike alternativer, der ett av alternativene er etableringen av et CCS-fond finansiert av en avgift på opptak av karbon, gjennom utvinning av olje, gass, kull eller mineralsk karbon. CCS-fondet bør ha som mandat å kjøpe fanget CO₂ på lange kontrakter, slik at bedrifter med store punktutslipp av CO₂ får mulighet til å konkurrere i et marked.

Utvikling av marked for lavutslippsprodukter fra industri

For at investeringer i CCS og andre klimaløsninger i industri gradvis skal kunne bli drevet fram, er man avhengig av å skape et marked for løsningene. Offentlig sektor er den største kjøperen av bygg og anlegg i Norge. Krav om eksempelvis sement produsert med tilnærmet null utslipp for bruk i offentlige bygg og anleggsprosjekter vil i seg selv skape et stort marked for sement med fangst og lagring av CO₂, men kan også utløse tilsvarende krav i private bygg, både i Norge og internasjonalt.

- Regjeringen må stille krav til stadig redusert klimafotavtrykk i alle offentlige anskaffelser av sement, og andre karbonintensive materialer.

2.2 Sirkulær og fornybar plast

Fossil plast står globalt for omtrent like store utslipp som all flytrafikk. Fornybart råstoff er noe dyrere enn fossilt, men det er ingen virkemidler som fremmer fornybare alternativer. For å gjøre fornybar plast konkurransedyktig og få til et grønt skifte i plastbransjen trengs det et incentiv gjennom avgiftssystemet, slik som det er for fossil energibruk i andre sektorer.

En materialavgift vil gjøre at valg av fossilfrie materialer blir lønnsomt og vil gi en viktig miljøeffekt. Et godt sted å starte, er å endre dagens grunnavgift på drikkevareemballasje til en fossil materialavgift. Bransjen har systemer på plass for håndtering av det i gjennom pantesystemet, og avgiften vil gi lite ekstra administrative kostnader i forhold til miljønytt.

- Grunnavgiften på drikkevareemballasje av plast endres til en materialavgift gradert etter innholdet av nytt fossilt råstoff. Avgiften innføres fra 1.1.2019. (post 70, kapittel 5559)

2.3 Enova og Innovasjon Norge

Norge har valgt "Utvikling av lavutslippsteknologi i industrien og ren prosessteknologi" som et prioritert klimainnsatsområde. Miljøteknologiordningen hos Innovasjon Norge og Enovas arbeid med ny prosessteknologi i industrien har vært vellykket, men framdriften er for svak. Tilfanget av ambisiøse teknologiprojekter er for lite, og om det øker, vil Enovas budsjett ikke være tilstrekkelig.

ZERO er glad for opprettelsen av Prosess21 og anbefaler Regjeringen å jobbe sammen med utvalget om å etablere en strategi for utvikling av lavutslippsteknologi i industrien, der målet er å realisere lav- eller nullutslippskonsepter i alle store norske industrigrener innen 2030.

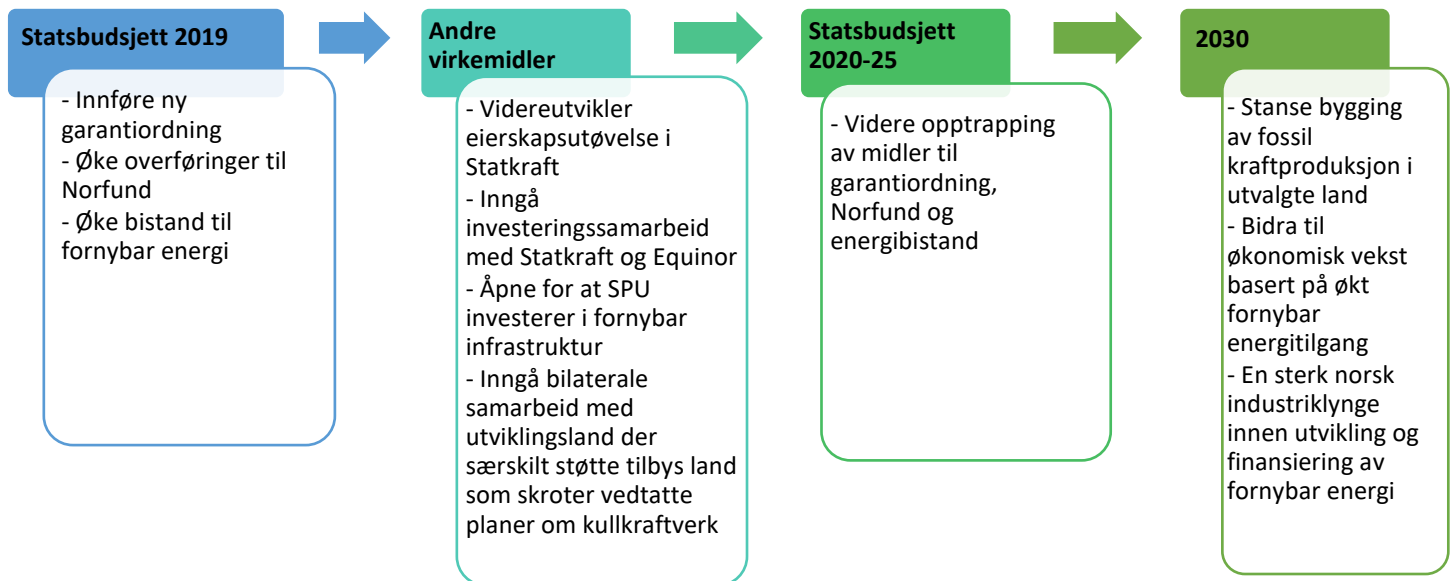
Bioøkonomi handler om å bruke grønt karbon fra jord, skog og hav, og er et marked i stor vekst. Som en oppfølging av regjeringens bioøkonomistrategi ble det i 2017 tildelt midler til en egen bioøkonomiordning i Innovasjon Norge som er svært viktig for å utvikle nye løsninger. ZERO mener virkemidlene i Innovasjon Norge knyttet til bioøkonomi bør samles til denne ordningen, inkludert bevilgningene til bioraffineringsprogrammet og treprogrammet.

- Det bevilges totalt 150 mill. kr. til ny post - Bioøkonomiprogrammet. Bevilgninger til Bioraffineringsprogrammet og Verdiskapningsprogrammet for Tre og fjorårets bioøkonomimidler inngår. (ny post, kapittel 2421)
- Bevilgningene til Miljøteknologi økes med 150 mill. (post 76, kapittel 2421)
- Bevilgningene til Enova økes

3. Fornybarinvesteringer i utviklingsland og vekstøkonomier

Utviklingsland og framvoksende økonomier opplever en kraftig vekst i behovet for energi. Hvis vekstøkonomiene baserer sin energivest på kullkraft, er klimamålene utenfor rekkevidde. Norge har kapital, teknologi og kompetanse som gjennom investeringer i vann-, sol- og vindkraft vil kunne gi viktige bidrag til å møte det voksende energibehovet og presse kull ut av kraftsektoren, samtidig som vi styrker norsk næringsutvikling.

ZERO ber Regjeringen videreutvikle dagens virkemidler, og utvikle nye virkemidler med sikte på en kraftig oppskalering av norske investeringer i fornybar energi i utviklingsland og vekstøkonomier.



3.1 Ny garantiordning for investeringer i fornybar energi i utviklingsland

Prisen på fornybar energi har falt betydelig de siste årene. Ved slike investeringer tas imidlertid nesten hele kostnaden før strømmen er levert, og i utviklingsland gjør økt risiko at finansieringskostnadene er svært høye. For å unngå at fornybar taper konkurransen med fossil energi med lavere investeringskostnader, men høye driftsutgifter, må prisen på kapital ned.

GIEK tilbyr i dag garantier i forbindelse med norsk eksport. Den samstemte tilbakemeldingen fra norske energiaktører er imidlertid at GIEKs garantiordninger ikke dekker relevant risiko og har for dyre premier. Tilsvarende internasjonale ordninger er byråkratiske og vanskelig tilgjengelige. En forutsigbar norsk garantiordning tilpasset spesifikk risiko knyttet til fornybar energi og som kan opparbeide et tillitsforhold til aktørene, anses som det viktigste bidraget til å få ned prisen på kapital slik at flere prosjekter kan gjennomføres.

Tilgang på energi er avgjørende for at land skal kunne arbeide seg ut av fattigdom, og land som Sverige, Danmark og Nederland ser derfor på garantiordninger som del av utviklingspolitikken, og bruker bistand til å subsidiere garantipremiene eller dekke eventuelle tap i ordningen. På den måten brukes begrensede offentlige midler "for å mobilisere også andre kilder til utviklingsformål", slik regjeringen la opp til i utviklingsmeldingen (Meld. St. 24 (2016-2017)).

- Opprette en egen garantiordning rettet mot investeringer i fornybar energi i utviklingsland.

3.2 Norfund

Norfund bidrar til utvikling av bærekraftig næringslivsvirksomhet i utviklingsland og etablering levedyktig, lønnsom virksomhet som ellers ikke vil bli igangsatt som følge av høy risiko. Halvparten av de årlige overføringene skal over tid brukes til investeringer i fornybar energi, og fondet er i dag det viktigste norske virkemiddelet for å få fart på slike investeringer. Regjeringen varslet i Utviklingsmeldingen (Meld. St. 24 (2016-2017)) at overføringene til Norfund skulle økes med 50 % i løpet av kommende stortingsperiode. Dette tilsier en årlig økning på omlag 150 millioner kroner.

- Øke tapsavsetningen Norfund med 50 mill kr (*post 75, kap. 161*)
- Øke grunnfondskapital Norfund med 150 millioner (*post 95, kap. 161*)

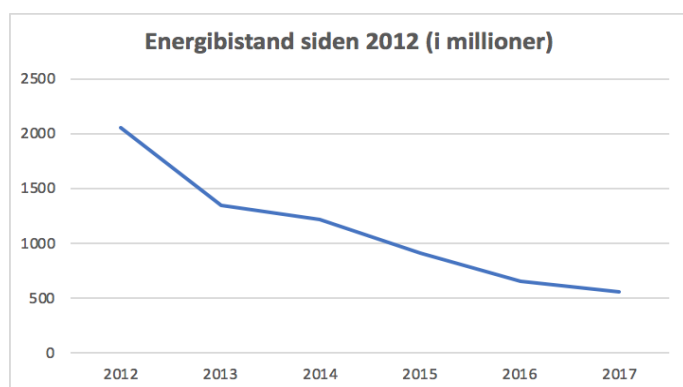
3.3 Bistand til fornybar energi

Tilgang til energi er en forutsetning for næringsutvikling, jobbskaping, bedre utdanning, gode helseinstitusjoner, økt sikkerhet og generelt forbedret livskvalitet. I mange av de fattigste landene er det vanskelig å få til kommersielle investeringer i kraftproduksjon. Det er derfor behov for bistand til oppbygging av energiforvaltning og utvikling av infrastruktur.

	Announced	Pre-permit	Permitted	Announced + Pre-permit + Permitted
Indonesia	60	18	22	99
Malawi	9	0	2	11
Mozambique	7	0	2	9
Myanmar	1	5	2	8
Tanzania	3	1	3	7
Colombia	2	1	0	3
Ghana	0	3	0	3
Niger	2	0	0	2
SUM:	84	28	31	142

Årlig CO2 i millioner tonn fra planlagte kullkraftverk i norske partnerland. (Kilde: [Global Coal Plant Tracker](#))

Flere av landene Norge nylig valgte som partnerland i utviklingspolitikken (Meld. St. 17 (2017–2018)), planlegger bygging av kullkraftverk. Prosjektene som i dag er planlagt vil, dersom de blir gjennomført, medføre nesten tre ganger Norges årlige utslipp. ZERO mener Norge i forbindelse med en opptrapping av energibistanden bør tilby bilaterale samarbeid der en kombinasjon av økonomisk og faglig bistand, garantier og partnerskap med næringsliv og investorer gjøres tilgjengelig til utbygging av fornybar energi, mot en forpliktelse om at planene om kullkraftverk skrotes.



Bistand til Energiproduksjon, -distribusjon og -effektivitet, Energiproduksjon, fornybare kilder og Oppvarming, kjøling og energidistribusjon fra 2012 til 2017 (kilde: Norad.no)

Etter en rekke år med kutt i bistanden til fornybar energi, lovet regjeringen i [Utviklingsmeldingen](#) (Meld. St. 24 (2016-2017)) at bistanden til fornybar energi skulle doubles fra 495 millioner i 2017 til én milliard i 2019. I budsjettet for 2018 ble det bevilget 570 millioner. Det tilsier en økning på 430 millioner i neste års budsjett.

- Øke bistandsmidlene til fornybar energi med 430 millioner (*Post 74, kapittel 166*)