

100

klimagrep vi
trenger **nå**

ZEROs innspill til statsbudsjettet for 2023

Til: Statsminister Jonas Gahr Støre, klimaminister Espen Barth Eide, olje- og energiminister Terje Aasland, næringsminister Jan Christian Vestre, finansminister Trygve Slagsvold Vedum, samferdselsminister Jon Ivar Nygård, kommunalminister Sigbjørn Gjelsvik, og bistandsminister Anne Beathe Tvinninge.

Statsbudsjettet for 2023 er det første helhetlige budsjettforelegget fra regjeringen Støre. ZERO har store forventninger til at dette budsjettet skal knekke den norske utslippskurven, og sikre betydelige reduksjoner i norske klimagassutslipp i denne stortingsperioden. Regjeringen har satt som mål at norske utslipp skal reduseres med 55 prosent fra 1990-nivå innen 2030, og har slått fast at klima og miljø skal være rammen for alt.

ZERO tar regjeringens klimamål på alvor. I april overrakte vi klimaministeren rapporten ZERO 2030. Der presenterte vi et sett med virkemidler som til sammen kan realisere regjeringens mål om å kutte utslippene med 55 prosent innen 2030, sammenliknet med 1990. Dagens økonomiske situasjon er krevende, og legger klare rammer for statsbudsjettet for 2023. Men klimapolitikken kan ikke settes på vent, og gjennomføring av klimatiltak bidrar i begrenset grad til press i økonomien og inflasjon. Høyt tempo i oljeinvesteringer og store veiprosjekter er viktigere drivere for dette. I dette notatet foreslår vi også klimaavgifter som gir inntekter. Utgifter til klimafinansiering utenfor Norge er videre et naturlig svar på betydelig inntektsvekst i Norge som følge av høye gasspriser, og vil ikke bidra til press på norsk økonomi.

Vi har foreslått 100 punkter som til sammen vil utgjøre et godt og helhetlig budsjett for utslippskutt og grønn omstilling. I tillegg løfter vi fram 10 saker som særlig viktige.

Topp ti:

1. Klimabudsjett med ramme for utslipp fordelt på sektorkapitler og prosess for saldering av utslipp må på plass.
2. CO₂-avgift til klimatiltak. Opptrappingsplan for CO₂-avgift og anvendelse til klimatiltak. ZEROs primærforslag er CO₂-fond med forpliktende klimapartnerskap med næringslivet, som NOx-fondet, alternativt kan provenyet fra CO₂-avgiften kanaliseres til klimatiltak gjennom for eksempel Enova.
3. Innføre omstillingsavgift på produksjon av olje og gass, og en større avsetning av ekstraordinære overskudd fra høye gasspriser til global omfordeling og klimatiltak.
4. Innføre differansekontrakter for skalering av hydrogen til industri og skipsfart.
5. Sørge for at strømstøtteordningen gir stor økning i gjennomføring av energieffektivisering, lokal energiproduksjon og klimatiltak. Minst 1 milliard kroner må brukes til å støtte velprøvde og modne energieffektiviseringstiltak i husholdninger, borettslag og sameier.
6. Stimulere storstilt utbygging av sol på tak til næringsbygg, låvetak, offentlige bygg og boliger.
7. Stille klimakrav i alle veiutbyggingsprosjekt og nedskalere store veiprojekter.
8. Øke omstillingstakten fra fossilt til fornybart i transportsektoren gjennom å støtte utbygging av lade- og fylleinfrastuktur på el og hydrogen og øke kjøpsavgiften for nye fossile kjøretøy.
9. Krav til at minst 50 prosent av mottatt CO₂-kompensasjon i industrien skal benyttes til klimatiltak og energieffektivisering.
10. Innføre avgift på fossil plast og sette av 500 millioner til å sette i gang utrulling av karbonfangst og lagring på avfallsforbrenning.

Del 1: Klima som rammen for alt

I Hurdalsplattformen sier regjeringen at klima og natur skal være rammen for all politikk, og at det skal *“innføres et årlig forpliktende budsjett for utslipp av klimagasser som del av det ordinære statsbudsjettet”*. I Hurdalsplattformen lanserte regjeringen også ambisjonen om klimapartnerskap, forpliktende avtaler som skal sikre forutsigbarhet i det grønne skiftet og forplikte både næringsliv og myndigheter. Skal dette være reelt, bør følgende grep på plass:

1. Klimabudsjett med rammer for hele økonomien, for alle sektorkapitler og prosess for saldering av utslipp må på plass.
2. I tillegg til å legge frem et klimabudsjett, må klimabudsjettet ta form av et troverdig styringsverktøy, med tidsplan for årlige utslippsreduksjoner.
3. Klimabudsjettet må forplikte politisk ledelse i alle departement. Skal et utslippskutt droppes, må det inn tiltak for inndekning et annet sted. Store prosjekter må også finne rom for utslipp, ikke bare utgifter.
4. Statsbudsjettet for 2023 må inneholde en lineær eller brattere opptrappingsplan for CO₂-avgiften, slik at den blir minst 2000 kroner/tonn i 2030. Forutsigbarhet for årlig lineær opptrapping av avgiften vil redusere risiko og utløse tidligere investeringer i fornybare og utslippsfrie løsninger.
5. Statsbudsjettet bør inneholde en plan for hvordan klimaavgifter skal anvendes til klimatiltak. Det kan være i CO₂-fond eller annen form for skjerming. Klimaavgifter er ikke varige inntekter for staten. I en utslippsbane der klimamålene for 2030 realiseres, vil provenyet fra CO₂-avgiften gradvis øke fra dagens nivå på 11 milliarder til en topp på ca 14 milliarder i 2024, for deretter å flate ut frem mot 2030, og gå gradvis nedover med utslippsreduksjonene. Det er derfor viktig at provenyet ikke forsvinner i permanente utgiftsposter, men brukes til klimatiltak. I mange sektorer vil CO₂-fond kunne gi økt forutsigbarhet og sterkere oppslutning om høyere avgift. Alternativt bør proveny fra CO₂-avgift, andre klimaavgifter og auksjonsinntekter fra salg av klimakvoter brukes til støtte til gjennomføring av klimatiltak gjennom for eksempel Enova og Innovasjon Norge.
6. Klimapartnerskap kan sette en tydelig ramme for utslippskutt og omstilling blant annet i maritim sektor, luftfarten og i byggebransjen. I budsjettet bør regjeringen sette av ressurser, definere en tidsplan for oppstart og sette rammer for hvordan slike partnerskap skal utformes.

Del 2: Energi

Energikrisen i Europa, med høye priser og økende knapphet, gir særlige utfordringer for det grønne skiftet, som trenger mye kraft. I ZERO 2030 viser vi at 55 prosent utslippskutt med nødvendig ny grønn industri innen 2030, krever 55 TWh frigjort eller ny kraft innen samme år. I tillegg til raskere utbygging av ny fornybar energi, må energieffektiviseringstiltak skaleres opp. Dersom frigjøring av kraft og utbygging av ny kraftproduksjon går for sakte, risikerer vi å forsinke det grønne skiftet.

Energieffektivisering og lokal energiproduksjon er tiltak som raskt kan bidra til å avhjelpe den pressede kraftsituasjonen og de høye strømprisene. Dagens støtte til energieffektivisering i husholdningene har hatt begrenset suksess. Det er gjort en rekke beregninger av potensialet for energisparings i bygg. ZERO mener det er mest hensiktsmessig å konsentrere seg om å realisere Stortingets vedtatte mål på 10 TWh. Det er mange barrierer som gjør at også lønnsomme energisparingstiltak ikke blir gjennomført, som mangel på kunnskap, usikkerhet, store investeringskostnader og asymmetri for eksempel mellom eier og leietaker av bygningsmasse. I et brev fra miljøbevegelsen tar vi til orde for at det settes av 1 milliard til energisparingstiltak.

7. En strømstøtteordning for bedrifter må sikre at ikke dyr strøm gjør at nødvendige klimaatiltak stanser opp, men bør belønne dem som elektrifiserer fossile prosesser, innfører energisparetiltak og setter opp lokal energiproduksjon.
8. Statsbudsjettet for 2023 bør presentere en konkret plan for hvordan målet om minst 10 TWh energieffektivisering i eksisterende bygningsmasse skal nås, samt øke egenproduksjon av energi.
9. Som en del av planen for energieffektivisering bør regjeringen sette av 1 milliard kroner til å støtte velprøvde og modne energieffektiviseringstiltak i husholdninger, herunder borettslag og sameier.
10. Gjennomføre informasjonskampanje med oppsøkende informasjonsvirksomhet til huseiere for å få flere til å gjennomføre tiltak. Kommunene bør settes i stand til dette med mandat og ressurser.
11. Opprette en prøveordning der håndverksbedrifter kan få støtte til gjennomføring av energitiltak i 2023. Stortinget har allerede bedt om en ordning for å heve kompetanse hos håndverksbedriftene, men dette er ikke tilstrekkelig om det ikke også bevilges penger til tiltak som kan delfinansiere energieffektiviseringstiltak.
12. Endring av regulering av nettselskapene for å kunne gi dem nytt ansvar i utrulling av energieffektivisering, som et årlig prosentvis energisparemål.
13. Krav om det offentlige kun leier kontorlokaler med energikarakter A.
14. Innføre krav om energirevisjon av alle bygg med høyt energiforbruk, eller som har energimerke E eller lavere.
15. Redusere innetemperatur i alle offentlige bygg til 19 grader, [i tråd med flere EU-lands tiltak](#) for å redusere energiforbruket.

Økt utbyggingstakt for fornybar energi er avgjørende for å sikre fremdrift i det grønne skiftet og avkarbonisering av økonomien. I dag produserer solenergi samlet ca 0,2 TWh. Potensialet for solanlegg i husholdninger, på nærings-/industribygg og som frittstående parker er stort, er anslått til minst 30-50 TWh. Rapporten “Norsk solkraft 2022 – innenlands og eksport”, lagt frem av Multiconsult i august 2022, viser et teknisk potensial for solkraft i Norge til å være større enn samlet vannkraftproduksjon i Norge. Det bør realiseres minst 8 TWh årlig solenergiproduksjon innen 2030. Noen virkemidler som bidrar til dette følger.

16. Øke midlene til Innovasjon Norges ordning for fornybar energi i landbruket (som sol på låvetak). Dagens ordning har gått tom for penger og ble stoppet for søknader for 2022 allerede i mars.
17. Styrke Enovas støtteordninger for solenergi, slik at de også gjelder næringsbygg og borettslag/sameier.
18. Innføre midlertidig helt eller delvis momsritak for investering i solenergi i egen bolig.
19. Fritak for elavgift for egenbruk av strøm for alle brukere, også leietakere. Også der det er eier av bygget som eier solanlegget, mens leietaker har strømabonnementet og benytter seg av strømmen på samme eiendom.
20. For bakkemonterte anlegg bør det være fritak for elavgift for all solkraft som kobles bak måleren og brukes bak måleren, uavhengig av hvem som eier solkraftverket og uavhengig av hvem som eier tomten kraftverket er bygget på. Med tanke på at dette er noe som skal på høring, foreslår vi etter dialog med markedet at dette kan være et tidsbegrenset unntak i denne regjeringensperiode for å raskt komme i gang med noen prosjekt.
21. Øke midlene til saksbehandlerkapasitet i NVE for rask behandling av konsesjonssøknadene for fornybar energi, og godkjenning for utbygging av bakkemontert solkraft og annen fornybar.
22. For flytende solprosjekter ser det ut som det er overlapp mellom energiloven og haveenergiloven, som gjør at det er uklart hvordan det skal behandles. Dette må avklares slik at kommende prosjekter på flytende sol, får en enkel og forutsigbar søknadsprosess.

I tillegg må det vurderes hvilke virkemidler som kan iverksettes for å sikre en bedre utnyttelse av eksisterende energiinfrastruktur og legger til rette for bedre samspill mellom ulike fornybar energibærere.

23. Innføre krav om at nye industrietableringer som avgir overskuddsvarme over en gitt energimengde må gjenvinne denne.
24. Innføre krav om at nettselskapene må utrede om sanntidsovervåkning av nett, forbrukerfleksibilitet og andre tekniske løsninger kan dekke det samme behovet som en tradisjonell oppgradering av nettet i et område, slik som Storbritannia innfører fra 2023.
25. Gjennomgå dagens regulering av nettselskapene for å vurdere om de i større grad kan iverksette tiltak og/eller kjøpe tjenester som energilagring, energieffektivisering og utnyttelse av andre energibærere som avlaster kraftnettet.

I løpet av 2023 må regjeringen lyse ut og tildele areal på Sørlige Nordsjø II og Utsira. Den planlagte konkurransen må baseres på både kvalifikasjonskrav, kvalitative miljøkriterier og pris. De kvalitative kriteriene bør sørge for lave utslipp i hele verdikjeden, med mål om nullutslipp i hele verdikjeden og naturpositive løsninger.

26. Det bør bevilges 50 millioner kroner til Miljødirektoratet for styrking av direktoratets rolle for forvaltning av den helhetlig naturkunnskap om havvind. Bevilgningene bør blant annet gå til innhenting av naturkunnskap på områder som er aktuelle for havvind i Norge.
27. For å avlaste kraftmarkedet bør elektrifisering på sokkelen i hovedsak skje med havvind og finansieres av oljeselskapene. Stortinget har gjennom budsjettavtalen med SV bedt regjeringen utrede en klimaavtale med petroleumsindustrien, hvor avtalen skal sørge for at CO₂-utslippene fra oljeproduksjonen på sokkelen ikke skal overskride et fastsatt utslippstak. I denne avtalen må det inngå forpliktelser til å bygge havvind til elektrifisering. Det kan skje gjennom en kombinasjon av krav og støtteordninger, som for eksempel elsertifikat eller tilskudd.
28. Avdelingen i Olje- og energidepartementet som jobber med havvind må styrkes for å ha tilstrekkelig kapasitet til en raskt og god gjennomføring av vedtatte målene for havvind utbygging.

Del 3: Transport

I transportsektoren går utslippene ned, men ikke på langt nær raskt nok. Avgiftspolitikken, med både kjøps- og bruksfordeler, kan bidra til raske utslippskutt dersom insentivene er sterke nok. Miljødifferensiert avgiftspolitik mellom fossile- og utslippsfrie biler har vært et helt sentralt virkemiddel for elbilsuksessen. Dette har gjort kjøp av elbil lønnsomt i kjøpsøyeblikket. Tilsvarende må gjøres med varebiler og tunge kjøretøy for å øke takten i utskiftingen fra fossilt til fornybart også her. Salgstallene for elektriske varebiler har stabilisert seg på litt under 30% hittil i 2022 for de aller minste varebilene. For tunge varebiler har salgstallene gått ned fra 2021. Det trengs derfor forsterkede virkemidler for å redusere utslippene og nå vedtakene om 100% nullutslipp i nybilsalget for person og varebil innen 2025.

ZERO har foreslått en rekke endringer i **avgiftspolitikken for veitransporten**, som kan bidra til raskere utrulling av fossilfri vare-, gods-, og passasjertransport.

29. Økt engangsavgift for fossile biler ved innføring moms for elbiler over 500.000 kroner. I budsjettavtalen for revidert budsjett 2022 ble det vedtatt; *“I forbindelse med innføring av kjøpsavgifter for elbil skal det sikres at konkurransefordelen til elbiler i alle personbilsegment opprettholdes.”* Ved innføring av moms på kjøpsbeløpet for elbiler over 500 000 kroner for 2023, må engangsavgift for biler på fossilt drivstoff økes tilsvarende mye for å sikre at konkurransefordelen til elbiler i alle personbilsegment opprettholdes.
30. Fjerne vektfradraget for plugg-inn hybrider.
31. Fjerne moms på korttidsleie av elbil.
32. Øke engangsavgift for fossile varebiler. CO₂-komponenten i engangsavgiften for varebiler bør økes med 10 prosent for 2023, og hvert år framover. Varebiler med bensin og diesel har en stor rabatt i engangsavgiften sammenlignet med personbiler. Det er ingen grunn til at varebiler skal ha mye lavere miljødifferensiert engangsavgift for CO₂- og NO_x- utslipp enn for personbiler. Engangsavgiften for varebiler må derfor økes for å gjøre det lønnsomt med kjøp av elektrisk varebil i kjøpsøyeblikket.
33. Fjerne insentivet for fossil varebil i leasingmarkedet. I behandlingen av statsbudsjett 2022 ble det vedtatt/flertallsmerknader på følgende: *“Stortinget ber regjeringen i revidert nasjonalbudsjett 2022 foreslå tiltak for å øke elbilandelen i leasingmarkedet og innenfor varebilmarkedet, herunder konkrete forslag som vil ha umiddelbar effekt i 2022, for å hindre at disse markedene blir en barriere for å nå målet om at alle nye personbiler og lette varebiler i 2025 skal være nullutslippsbiler. Utredningen skal se på fjerning av skattefordeler til biler med utslipp i leasingmarkedet, støtteordninger til el-varebiler, og CO₂-komponenten i engangsavgiften for nyttekjøretøyer med forbrenningsmotor, den skal videre se på om det kan gjøres grep i støtteordningene til el-bil som kan gi næringsdrivende styrkede og mer like fordeler som privatpersoner”* I RNB 2022 skrev regjeringen at det ville kreve lovendring som ikke var mulig å rekke til RNB. Men at finansdepartementet vil utrede nøytral merverdiavgift for leasing mv., og et forslag til regelendringer vil bli sendt på høring med siktemålet er å fjerne skattefordelen som det er vist til i anmodningsvedtaket. Dette bør komme i statsbudsjettet for 2023. ZERO har foreslått en ordning med å innføre moms på restverdi for biler som selges i bruktbilmarkedet.

34. Økt støtteandel for elektriske varebiler fra Enova. I budsjettavtalen for revidert budsjett 2022 ble det vedtatt at: *“Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet 2023 sørge for at Enova øker støtten til el-varebiler fra 30 prosent til 40 prosent av merkostnaden.”* Da støttesatsen fra Enova gikk ned før sommeren 2021 stagnerte salget av elvarebiler. Dette er derfor et virkningsfullt grep som bør styrkes.
35. Innføre nasjonal støtteordning for utbygging av ladeinfrastruktur i borettslag og sameier, slik Oslo har gjennomført med stor suksess.
36. Innføre nasjonal ordning for utbygging av hurtiglading og depotlading for tyngre kjøretøy. Sverige tildelte nylig 1,4 milliarder SEK til 139 ladestasjoner og 12 hydrogenstasjoner til tungbil. Norge trenger å etablere 250 hurtigladere på 2,5 år. Da haster det å følge etter Sverige og komme på banen med lade og fyllinfrastruktur for tyngre kjøretøy. Dette er avgjørende for å nå målene i transportsektoren. Ingen kjøper elektrisk lastebil eller hydrogenlastebil, hvis de ikke er trygge på at infrastrukturen for fylling og lading er på plass.
37. Innføre miljødifferensiert engangsavgift for tunge kjøretøy. Masseproduksjon av elektriske lastebiler er i full gang. Lastebiler for bydistribusjon har vært i salg siden 2021, og i høst kommer de første modellene med større batteripakke og lastekapasitet for langdistanse. Innkjøpspris på disse er fortsatt 2-3 ganger høyere enn tilsvarende fossile modeller. Dagens støtteordninger dekker kun 40 prosent av merkostnaden. Det trengs derfor flere virkemidler for å få fart på utrulling. ZERO foreslår at det innføres engangsavgift for alle nye tunge kjøretøy på diesel over 7,5 tonn. Engangsavgiften for kjøretøy under 7,5 tonn bør også økes betydelig. Innføring av miljøbaserte engangsavgifter på fossile lastebiler vil bidra til å gjøre de elektriske lastebilene konkurransedyktige. Den bør baseres på CO₂-komponenten og NO_x-komponenten fra dagens avgiftssystem på personbiler, justert for tyngre kjøretøy og basert på VECTO-systemet. Avgiften innføres fra 2023 og økes jevnt i årene framover.
38. Innføre miljødifferensiert engangsavgift for buss. For buss er nullutslippsalternativer nå tilgjengelige for de fleste bruksområder. Elektriske bybusser har vært på markedet lenge, og siste året har også modeller for turbuss kommet. Det bør derfor innføres en høyere engangsavgift, på samme nivå som er for minibuss. Avgiften bør innføres som et bonus-malus system hvor inntektene fra avgiften brukes til tilsvarende minusavgift for nullutslippkjøretøy. Til sammen må disse gjøre at elektrisk buss blir lønnsomt mot ny dieselbuss ved kjøp.
39. Øke avskrivningssatsen for utslippsfrie tunge kjøretøy. For å bedre incentivet til å investere i utslippsfrie tunge kjøretøy bør avskrivningssatsen økes fra dagens 30 prosent til 50 prosent for 2023. Denne gulroten med økt avskrivning bør vare i noen år, fram til merkostnaden for utslippsfrie tunge kjøretøy er redusert tilstrekkelig til å være +konkurransedyktig uten Enova-støtte.
40. Endre engangsavgiftene for å sørge for at nullutslipp er lønnsomt ved kjøp for alle typer kjøretøy, som f.eks. snøscooter, motorsykkel, moped, minibuss m.fl.
41. Innføre nasjonalt langsiktig fritak i alle bomringer for utslippsfrie tunge kjøretøy. For å fremskynde et teknologiskifte, må utslippsfrie laste- og varebiler få bruksfordeler som øker lønnsomheten. Det er i dag fritak for elektriske vare- og lastebiler i bomringen. Det er viktig for å utløse investeringer. Det bør være nullsats for nullutslippskjøretøy fram til NTP-målene om 100 prosent utslippsfritt nysalg er nådd. Deretter kan en redusert sats for nye nullutslipp varebiler (ikke eksisterende) innføres.

Bærekraftig biodrivstoff utover omsetningskrav

I budsjettavtalen for revidert budsjett 2022 ble det vedtatt at *“Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tilsvarende modell som Sverige for Norge for avansert biodrivstoff, og snarest mulig utarbeide et rapporteringssystem for bruk av bærekraftig biodrivstoff utover omsetningskravet, som oppfyller bærekraftskriteriene for biodrivstoff, og som ikke inneholder biodrivstoff med avskogingsrisiko. Dersom Sverige i prosessen med EU-kommisjonen ikke får gjennomslag for den foreslåtte modellen, bes regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til ny modell.”*

Sverige har en modell hvor biodrivstoff som brukes som rent fornybart drivstoff (>95%), ikke er med i omsetningskrav for innblanding, og fritak for veibruksavgift. Tilsvarende ordning bør innføres i Norge.

42. Innføre fritak for veibruksavgift for bruk av rent (>95%) biodrivstoff utenfor omsetningspåbudet.
43. Innføre avgift for bruk av råstoff med høy avskogingsrisiko, som definert i EUs regelverk, for å oppnå målene om at biodrivstoff, og annet råstoff, som brukes i Norge er bærekraftig og ikke fører til hogst av regnskog.
44. Innføre bærekraftskrav til all bruk av biomasse, til både transportformål, industri, landbruk, materialbruk og mat, slik det er for biodrivstoff omfattet av omsetningskrav.
45. Grønt Landtransportprogram er et viktig initiativ fra transportnæringen for samarbeid om utslippsreduksjoner og skifte til fornybar og utslippsfri tungtransport. I statsbudsjettet for 2022 er det bevilget 2 millioner til dette arbeidet. For 2023 bør det økes til 5 mill.kr.
46. Etablere et CO₂-fond for næringstransporten, alternativt skjerming av proveny fra CO₂-avgift til klimatiltak. I tråd med ambisjonene i Hurdalsplattformen bør regjeringen etablere en forpliktende avtale med næringen om utslippskutt. Et CO₂-fond for næringstransport bør opprettes som en del av en slik avtale.
47. Øke bevilgningene til fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren til 75 millioner i 2023 (fra 50 millioner i 2022). Dette vil være en oppfølging av statsbudsjettavtalen for 2022, hvor det ble vedtatt at regjeringen skal utrede forbud mot bruk av fossile brensler på byggeplasser og utrede forslag om krav til nullutslipp og fossilfrie bygg- og anleggsplasser i offentlige anbud, i løpet av 2022.
48. Øke støtten til ladeinfrastruktur på byggeplasser. Enova har i dag støtte til ladeløsninger på byggeplass, men kun om disse er allment tilgjengelige. Av sikkerhetsårsaker er det vanskelig å gjøre ladeplasser på byggeplasser offentlig tilgjengelige, så dette kravet bør droppes. Flere anleggsplasser har ikke god nok nettkapasitet til lading av anleggsmaskiner, som gjør det nødvendig med ladeløsninger basert på battericontainere. Dette er fortsatt dyrt og er avhengig av støtte fram til det innføres krav til fossilfrie og utslippsfrie anleggsplasser.

49. Finansieringen til fylkene i inntektsrammen bør økes for å dekke alle kostnader for utslippsfrie ferger, hurtigbåter og kollektivtrafikk, i tråd med de politiske vedtakene om dette. Det bør innføres krav til nullutslipp for alle nye kollektivanbud, for både ferger, hurtigbåter og buss. Kravene bør være nullutslipp for transport der det er mulig, og fornybart drivstoff på resten.
50. Stille klimakrav i infrastrukturprosjekt. Det bør stilles klimakrav til utbygginger og anbud, knyttet til bevilgninger til alle større infrastrukturprosjekter. Det må stilles krav til klimagassbudsjett og minimum 50 prosent reduksjon i utslippene fra hele prosjektet (både direkte og indirekte utslipp).
51. Nedskalere store veiprojekt. I budsjettavtalen for revidert budsjett 2022 ble det vedtatt at *“Stortinget ber regjeringen i den varslede gjennomgangen av samferdselsprosjekter fram mot statsbudsjettet 2023 vurdere og fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord, samt spare kostnader og gi rom for en sterkere satsing på vedlikehold og oppgradering av eksisterende samferdselsinfrastruktur. Den varslede gjennomgangen skal gjøres for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier. Statens vegvesen og Nye Veier skal også få i oppdrag å vurdere nedskalering av prosjekter med pågående planarbeid”*. Nedskaleringen av store veiprojekt bør varsles Statsbudsjettet for 2023.

Grønn skipsfart

Regjeringen må ta grep som kan akselerere grønn skipsfart i Norge. Klimapartnerskap kan være en del av dette. Forsterkede virkemidler er nødvendig for å utløse investeringer i flåtefornyelse og omlegging til utslippsfrie drivstoff.

52. Differansekontrakter for hydrogen. Fornybare drivstoff er dyrere enn fossile drivstoff for maritim sektor i dag. Økt CO₂-avgift og økt volum av fornybare drivstoff vil gradvis redusere merkostnaden over tid. Men usikkerheten i tilgang på fornybart drivstoff og utvikling i markedspriser gjør det vanskelig å legge om til bruk av hydrogen eller ammoniakk. Veidekke er en av aktørene som har lagt slike investeringsbeslutninger på is.¹ Enova har bevilget betydelige midler til investeringsprosjekter på hydrogen. Men investeringsstøtte reduserer ikke markedsrisiko knyttet til etterspørsel og priser, som i stor grad avhenger av både internasjonal og norsk energi- og klimapolitikk, og det er fortsatt et stort løft som må gjøres for å få til utbygging av storskala produksjon, infrastruktur og bruk av fornybart og utslippsfritt drivstoff i maritim sektor og i industrien. En ordning som er risikoavlastende på drivstoffpris vil kunne sikre tidligere investeringer for både produksjon og bruk av hydrogen. Differansekontrakter for produksjon og bruk av hydrogen vil trolig være et egnet virkemiddel for å få opp tilstrekkelig skala, og samtidig sikre kostnadseffektivitet og konkurranse om de beste løsningene. ZERO har nylig lagt fram et notat på hvordan differansekontrakter kan innrettes for hydrogen til industri og skipsfart. Regjeringen bør forplikte midler til dette i statsbudsjettet for 2023, for eksempel gjennom et eget oppdrag til Enova.
53. Øke bevilgningen til Miljøteknologiordningen for å realisere nullutslippsskip i alle fartøyskategorier. Det trengs forsterking og forbedringer av dagens virkemidler for både flåtefornyelse, innovasjon og utvikling, kommersialisering og utrulling av nye løsninger, med ordningene og virkemidlene hos Innovasjon Norge, Enova, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet m.fl. Styrke

¹ <https://www.bygg.no/veidekke-stopper-hydrogenprosjekt-i-asfaltvirksomheten/1487296!/>

54. Styrke Pilot-E ordningen, som gir bedre forutsigbarhet fra utvikling fram til investeringsbeslutning.
55. Forbedre og utvide flåtefornyelsesprogrammet (Innovasjon Norge) som i dag utløser for få prosjekter.
56. Øke tilskuddsordningen til nærskipfart for godsoverføring til sjø som Kystverket administrerer, med spissing mot godsoverføring til fornybar og utslippsfri transport.
57. Videreføre og styrke Grønt Skipsfartsprogram med økt bevilgning for 2023.
58. Legge til rette for økt eksport av grønn norsk maritim teknologi, med et tydelig klima- og miljømandat for Eksportfinansiering Norge, og eget program for dette.
59. Øke miljødifferensiering av alle skips- og havnerelaterte avgifter, for å øke incentivet til fornybare og utslippsfrie løsninger.
60. Utvide NOx-avgift til all skipsfart i norske farvann, og ikke bare for seiling mellom to norske havner, slik avgiften er i dag.
61. Innføre et tidsbegrenset momsfratak for elektriske fritidsbåter, med momsfratak for det elektrisk fremdriftssystemet.
62. Midler til gjennomføring av tiltak initiert av lokale og regionale myndigheter, som reduserer utslipp i verdensarvfjordene, og som sikrer verdensarvfjordene som anløpshavn for utslippsfri cruisebåter også etter 2026. Kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene, som ble vedtatt av Stortinget i 2018, må forskriftsfestet og utvides til klimakrav i alle fjorder.
63. Bevilge midler til ombygging og implementering av lav- og nullutslippsløsninger i offentlig eide fartøyer.
64. Innføre miljøbonus for Kystruten, slik Stortinget vedtok i 2017. Sikre at kravene til Kystruten om bruk av landstrøm blir gjennomført, og varsle at det i løpet av 2023 vil stilles krav til nullutslipp for neste anbudsperiode.

Fly

De store utslippskuttene innen luftfart ligger noen år frem i tid, men nye virkemidler vil bidra til å fremskynde elektrifisering og innkjøp av nullutslippsløsninger både på kortbanenettet og lengre flyvninger.

65. Endre flypassasjeravgiften og øvrige luftfartsavgifter slik at de gir incentiv til klimagassreduksjoner og omlegging fornybart drivstoff. Flypassasjeravgiften kan trappes ned i takt med at innblandingkravet for biodrivstoff trappes opp.
66. Etablere et permanent test- og innovasjonssenter for hydrogen og batteridrevne fly i Norge, med bevilgning på 10 millioner i statsbudsjettet for 2023. Disse kan kanaliseres gjennom Avinor og/eller Luftfartstilsynet med et grønt luftfartsprogram. For å få det første elektriske flyet i rute i Norge i 2026, slik Widerøe har ambisjoner om, må vi nå legge til rette for testing og utvikling av hydrogen og batteridrevne fly i Norge. Dette vil være i tråd med stortingsvedtaket fra 2022 om at: "Stortinget ber regjeringen støtte etablering av sentrale forsknings- og utviklingsfunksjoner via et eget senter for klimanøytral regional luftfart i Norge."
67. Stille utslippskrav til alle offentlige tjenestereiser, med mål om å begrense antall reiser, øke videomøter og stille krav om fornybart drivstoff for nødvendige reiser.

Del 4: Industri

Industrien har allerede redusert sine utslipp betydelig. Men potensialet for ytterligere utslippskutt er stort. I ZERO 2030 antar vi at industrien kan kutte sine utslipp med ytterligere 45 prosent frem mot 2030. Hydrogen, CCS og bærekraftig biokarbon er helt avgjørende for å komme i mål med dette.

68. Innføre ny omstillingsavgift. Olje- og gassproduksjon er i en særstilling sammenlignet med andre næringer: Dagens petroleumsproduksjon har ikke en plass i nullutslipps-samfunnet. Norge må finne en måte å finansiere en storstilt og rask omstilling i petroleumsnæringen. En omstillingsavgift vil dessuten bidra til å dempe klimarisikoen ved norsk olje- og gassproduksjon, og vil gjøre at norsk petroleumsproduksjon både kan tåle moderate innstramminger i klimapolitikken internasjonalt og reduserte oljepriser. Avgiften vil derfor bidra til å trygge norsk olje- og gassproduksjon i omstillingstid, med mål om å fremme utslippskutt og finansiere nullutslippsteknologi. I behandlingen av statsbudsjett 2022 ble det vedtatt både å utrede en klimaavtale med petroleumsbransjen for å redusere klimagassutslippene fra norsk olje- og gassproduksjon. En vurdering av en egen omstillingsavgift på olje og gass var inkludert en del av utredningen. ZERO mener avgiften som minimum bør brukes til å finansiere og øke ambisjonene på havvind og CO₂-lagring, og har foreslått at en omstillingsavgift på 8 kr/fat produksjon av olje bør innføres i statsbudsjettet for 2023 for å finansiere dette. Avgiften kan innrettes langt høyere for å finansiere klimaløsninger utover dette forslaget. Olje- og gassindustrien opplever dessuten svært høye priser og inntekter på grunn av krigen i Europa, og timingen for å implementere en ny avgift er derfor svært god.
69. Stille klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen, slik Finland gjør. CO₂-kompensasjonsordningen er viktig for å hindre karbonlekkasje og sikre en konkurransedyktig industri i Norge. Ordningen, som har en estimert kostnadsramme på 100 mrd. kr fra 2021 til 2030, bør stille klimakrav. I Finland er mottakere pålagt å bruke minst 50 prosent av midlene til klimatiltak, dette bør norske myndigheter også gjøre. Fra 2023 blir ordningen dyrere enn opprinnelig estimert, etter at ESA har pålagt norske myndigheter bl.a. også å kompensere for prisøkning på egenprodusert kraft. Klimakrav til mottakere av CO₂-kompensasjon kan utløse overgang fra fossil fyring i kvotepliktig industri og mer energieffektivisering. Det bør stilles krav om at minst 50 prosent av kompensasjonen benyttes til tiltak for energieffektivisering og utslippskutt.
70. Differansekontrakter for hydrogen til industri. Bruk av hydrogen produsert uten utslipp kan kutte 1,1 Mtonn CO₂ fra industrien i 2030, men det krever store volum hydrogen og det er usikre merkostnader knyttet til hydrogen, i tillegg til høye investeringskostnader i ny teknologi. Se punkt 51.

71. Differansekontrakter for karbon i industrien. ZERO foreslår at det innføres differansekontrakter for karbon for å utløse klimaløsninger i kvotepliktig industri (store punktutslipp), og spesielt CCS og biokarbon. Differansekontrakter vil redusere risikoen mot en varierende kvotepris og utløse tiltak når kvoteprisen ikke er tilstrekkelig høy. Det er dessuten et kostnadseffektivt virkemiddel for å støtte industrielle klimaløsninger, fordi det ved høye kvotepriser vil utløse svært begrenset eller ingen støtte. Differansekontrakter fungerer derfor risikoavlastende. Enova bør få et oppdrag om å utforme og gjennomføre dette i 2023, evt. at det utredes fram til beslutning om hvordan det skal gjennomføres til revidert budsjett 2023.
72. Oppkapitalisering av Nysnø fra 2024 med en langsiktig opptrapping av fondets kapital.
73. 500 millioner kr til å finansiere utrulling av CCS på avfallsforbrenning. For å realisere klimaforpliktelser i ikke-kvotepliktig sektor, trengs en stor satsing og utrulling av CCS på norske avfallsforbrenningsanlegg. ZERO foreslår at Enova får i oppgave å finansiere karbonfangst på flere avfallsforbrenningsanlegg, med en bevilgning på minimum 500 millioner kr for 2023. Bevilgningen bør finansieres ved innføring av en ny avgift på fossil plast. Fullfinansiering av CCS på avfallsforbrenningsanlegg vil kreve en samfinansiering med de aktuelle kommunene, slik Oslo kommune nylig vedtok for Hafslund Oslo Celsio.
74. Avgift på fossil plast. I Hurdalsplattformen står det at skal vurderes avgift på fossil plast og krav til sporing av plast og gjenvinning av halvparten av plastemballasjen i Norge, og at man skal "utrede et mulig regime for avgifter på bruk av førstegangs bruk av ikke-fornybare naturressurser og innføre en ordning med økt produsentansvar for produktets levetid." Klimagassutslippene fra fossil plast gir totalt sett større utslipp enn hele flytrafikken globalt. I dag er resirkulert og fornybar plast dyrere. Innføring av en avgift på jomfruelig fossil plastemballasje er avgjørende for å øke lønnsomheten for bruk av resirkulert og fornybar plast, og øke etterspørsel etter utsortert plast og få mer fart på gjenvinning av plastavfall med økt kvalitet og volum. Det bør innføres en fossil materialavgift, koblet til nivået på den generelle CO₂-avgiften i Norge. Med CO₂-avgift i 2022 på 766 kr/tonn CO₂ tilsvarer det en fossil materialavgift for plast på 2,37 kr/kg plast. Avgiften bør økes i årene framover i tråd med den årlige økningen i CO₂-avgiften til 2000 kr/tonn innen 2030. Avgiften bør i første omgang omfatte all plastemballasje. Her finnes det god oversikt over plaststrømmene og det planlegges å opprette et emballasjeregister for plastemballasje. Avgiften bør legges på returselskapene, eller innhentes via emballasjeregisteret for plast. Det er avgjørende at regjeringen sørger for at emballasjeregisteret opprettes så raskt som mulig, og sørger for registeret samler inn informasjon som er nødvendig for innkreving av avgift. Mer informasjon, se notat om avgift på fossil plast. Midlene fra dette kan brukes til CCS på avfallsforbrenning.
75. 200 millioner kr til å finansiere sirkulær industri og materialproduksjon. For å øke gjenvinning og redusere avfallsforbrenning av gjenvinnbare materialer må det på plass støtteordninger som bidrar til å realisere gryteklare prosjekter innen ny materialproduksjon. Sirkulære industriprosjekter uten innovasjonshøyde får i dag ikke støtte i Enova. ZERO foreslår at Enova får i oppdrag å realisere sirkulære industriprosjekter for gjenbruk av bl.a. tre- og plastavfall, med en bevilgning på 200 mill. kr.

76. Varsle forbud mot fossil fyring i ikke-kvotepliktig industri. I budsjettavtalen for statsbudsjett 2022 ble det vedtatt at "Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan erstatte fossile brenslere i industrien og komme tilbake til Stortinget, i løpet av 2022". Fossil fyring står for to tredeler av klimagassutslippene i ikke-kvotepliktig industri, og en tredel av klimagassutslippene i kvotepliktig industri. Fossil fyring kan erstattes av fornybare alternativer, og det bør raskt varsles at et forbud mot fossil fyring til varme i ikke-kvotepliktig industri vil innføres i 2027. Kombinert med økning i CO₂-avgiften for ikke-kvotepliktig industri, vil dette være et forutsigbart virkemiddel for rask overgang til fornybare løsninger. Det bør også vurderes hvordan et forbud mot fossil fyring i kvotepliktig industri kan innføres, noen år seinere.
77. Innføre mål om 1 million tonn CO₂-fjerning i 2030. Det bør innføres et separat mål for CO₂-fjerning (negative utslipp) i 2030. Et slikt mål kan formuleres som en del av klimabudsjettet. Utover dette bør det også vedtas et mål om netto nullutslipp i Norge. Det bør innføres virkemidler i 2023 for å realisere bio-CCS i eksisterende industri og direktefangst av CO₂ fra luft (DACCS) for å nå dette målet.
78. Utrede innføring av omvendte auksjoner eller differansekontrakter for CO₂-fjerning. I behandlingen av energimeldingen m.m. gjorde Stortinget følgende vedtak: "Stortinget ber regjeringen vurdere virkemidler som kan bidra til å gjøre direkte karbonfangst fra luft (DAC) lønnsomt, herunder hvordan CO₂-avgiften og handlingsrommet innenfor kvotehandelssystemet kan innrettes for å få til dette". Det er flere egnede virkemidler for CO₂-fjerning: omvendte auksjoner (som er på høring i Sverige) og differansekontrakter (som er foreslått av EUs handlingsplan for bærekraftige karbonsykluser). Det må utredes hvordan omvendte auksjoner eller differansekontrakter for karbon kan sikre styrings- og kostnadseffektiv realisering av nødvendig CO₂-fjerning i Norge. Utredning bør være gjennomført for beslutning om iverksetting innen revidert budsjett for 2023.
79. Fjerne rabatten for CO₂-avgift for veksthus. Veksthus bruker CO₂ i produksjonen, og full CO₂-avgift vil gjøre fornybare alternativer (som biogass) og gjenbruk CO₂ (CCU) mer lønnsomt. Tilsvarende midler kan stilles til rådighet for gjennomføring av klimatiltak for omlegging til fossilfri veksthusnæring, gjennom landbruksavtalen.
80. Øke CO₂-avgift i petroleumsvirksomheten (mineralolje og naturgass) til samme nivå som generell sats for mineralolje.
81. Øke grunnavgiften for naturgass til samme nivå som mineralolje, målt per energimengde.
82. Utvide avgiften for naturgass som slippes ut til luft, til å gjelde alle utslippskilder. I dag gjelder avgiften bare for petroleumsvirksomheten.

Del 5: Norges ansvar for fart på klimatiltak over hele verden

83. Øke rammen til Klimainvesteringsfondet. Det nye Klimainvesteringsfondet må bli et viktig bidrag i kampen mot nye kullkraftverk og annen fossil energi. Målrettet finansiering for fornybar som kan fase ut kull, er det aller viktigste Norge kan bidra med for utslippskutt utenfor egne grenser. Det er positivt at fondet skal avlaste risiko gjennom fleksibel anvendelse av egenkapital, lån og garantier, slik at kan utløse større investeringer med privat kapital. Midler til klimafondet (egenkapital) må økes med 5 milliarder kroner for 2023.
84. Skjerme bistandsbudsjettet fra Klimainvesteringsfondets avsetninger. Midler til klimafondet bevilges som en kommersiell avsetning under streken og utenfor bistandsbudsjettet (1 prosent rammen).
85. Øke energibistand. Virkemidlene for investeringer i fornybar energi i bistandsbudsjettet (garantier, prosjektutviklingsstøtte, rammebetingelser osv.) spiller en viktig rolle for å stimulere kommersielle investeringer i fornybar energi i utviklingsland. For å nå klimamålene må investeringene skaleres opp, og bevilgningene til virkemidlene må økes til 1,2 milliarder for 2024.
86. Utvide oljefondets geografi. SPU er gitt mandat til å investere inntil 2 prosent av oljefondet i unotert infrastruktur og fornybar energi. I lys av IEA og andre analyser som viser et betydelig behov for tilførsel av kapital til fornybar energi i nye markeder og utviklingsøkonomier, er det nødvendig å videreutvikle denne strategien. Det bør både gis en større ramme og åpnes opp for muligheter til å investere i fornybar energi også i nye markeder og utviklingsland. Erfaringene fra Norfund viser at dette overtid kan forventes å gi like stor avkastning som SPUs krav. SPU bør for eksempel kunne investere sammen med det nye Klimainvesteringsfondet.
87. Etablere nye garantiordninger for bla strømkjøpsgarantier for sluttbrukermarked av distribuert sol i utviklingsland, som skissert i eget notat fra ZERO.

Del 6: Jordbruk

Utslippene fra jordbruket er på rundt 4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter og preges av utslippene av de kortlivede klimagassene metan og lystgass fra husdyrhold og gjødselhåndtering. Det er forventet at utslippene vil være stabile de neste årene, gitt dagens politikk. Jordbruk vil derfor gå fra å utgjøre en liten del av de totale klimagassutslippene, til å utgjøre en betydelig andel (20 prosent) i 2030. Hvis ikke virkemidlene for klimakutt i jordbruket forsterkes kraftig, vil det også bli svært vanskelig å kutte Norges samlede utslipp med 55 prosent innen 2030.

Jordbruksavtalen vil i perioden 2022-2030 til sammen være på rundt 200 milliarder kroner. Som alle andre store overføringer til private aktører, bør denne kobles til klimakrav og i større grad finansiere merkostnader ved grønne valg.

88. Finansiere opp Bionova med 300 mill i 2023. Bionova bør innrettes for å oppnå fire mål: (1) bidra til å bygge opp en bærekraftig bioøkonomi i Norge, på tvers av alle sektorer, (2) bidra til å realisere landbrukets klimaplan, (3) økt opptak av CO₂ i natur, og (4) bærekraftig forvaltning og omstilling av landarealer. Bionova er det viktigste virkemiddelet for å realisere landbrukets klimaplan, og bør fungere sammen med landbruksoppkjøret for utslippskutt i sektoren. For at Bionova skal bli et kraftfullt virkemiddel må det raskt oppkapitaliseres. Det bør bygges opp en egenkapital på 1 milliard over tre år. Dette bør komme i tillegg til dagens ordninger som eventuelt innlemmes i Bionova.
89. Innføre KlimaSparing for Bonden, med skattefradrag.
90. Innføre redusert elavgift for klimaløsninger i landbruket.
91. Gjøre støtteordningen i Innovasjon Norge til biogassanlegg teknologinøytral, slik at støtte til lokal behandling av husdyrmøkk med ny teknologi blir mulig.
92. Øke midlene til Innovasjon Norges ordning for fornybar energi i landbruket (som sol på låvetak). Dagens ordning har gått tom for penger og ble stoppet for søknader for 2022 allerede i mars.
93. Innføre incentiver for bruk av metanreduserende fôr til kyr, eventuelt kombinert med avgift på metangassutslipp fra produksjon. Uten virkemidler er ikke metanreduserende fôr lønnsomt for den enkelte bonde, men vil være et viktig klimatiltak for å redusere metanutslippene fra sektoren.
94. Øke støtten til produksjon av plantebasert mat i landbruket og foredlingsindustrien i Norge.
95. Legge ned Opplysningskontoret for egg og kjøtt og opprett et opplysningskontor for plantebasert kosthold. Informasjonsbehovet for gode plantebaserte matretter er stort og sammenfallende med de anbefalte kostholdsrådene. Produksjonen av rødt kjøtt skjer i for stor grad på kraftfôr, og dels på arealer der matkorn og plantebasert mat kan dyrkes. Samtidig som jordbruksavtalen må stimulere til reduserte klimagassutslipp gjennom en overgang fra produksjon av rødt kjøtt til plantebaserte produkter, trengs også virkemidler som reduserer etterspørsel etter rødt kjøtt, så ikke nedgangen i norsk produksjon erstattes med utenlandsk produksjon.
96. Innføre forbud mot å selge rødt kjøtt med tap i butikker, slik det er for alkohol.

Del 7: Andre utslippskutt

97. Øke bevilningene til Klimasats. Klimasatsordningen har vært en vellykket ordning for gjennomføring av klimatiltak i hele landet. Ordningen har til nå gitt støtte til ca 1500 prosjekter.² Det har vært langt flere søknader enn ordningen har hatt midler å støtte, og taket for maksimalt støttebeløp har begrenset muligheten til å gjennomføre større prosjekt. Klimasats bør utvides til også å omfatte statlige etater og foretak, slik at også disse kan søke om støtte til merkostnader for gjennomføring av innovative klimaprojekter. I Hurdalsplattformen har regjeringen sagt at Klimasatsordningen skal styrkes. For å få gode resultater i denne stortingsperioden bør midlene økes til rundt en milliard. Økningen bør gjøres over to år, med 500 millioner til ordningen i 2023 sammen med en økt tilsagnsfullmakt, slik at det kan gis tilsagn til flere prosjekter som trenger tid fra tildeling til gjennomføring og utbetaling av midlene.
98. Styrke kompetansen og gjennomføringen av klimavennlige anskaffelser i alle kommuner og fylker gjennom å opprette regionale kompetansesentre for grønne anskaffelser. Det vil bidra til å sikre at miljøkrav blir ivaretatt i alle anskaffelser og til å støtte mer de innovative og krevende anskaffelsene. Dette er gjennomført i Østfold og Viken med gode erfaringer, og andre regioner bør nå opprette tilsvarende kompetansesentre. På kort sikt kan dette eventuelt gjøres gjennom en styrking av Klimasatsordningen i Statsbudsjettet for 2023.
99. Opprette en ekspertenheter for offentlige anskaffelser for å styrke innkjøpskompetansen på nullutslipp på tvers av alle offentlige anskaffere, slik at man opparbeider og deler kompetanse på anskaffelser som krever god teknologisk innsikt, som f.eks. nullutslippsskrav for ferger og hurtigbåter.
100. Øke midlene til DFØ for bedre veiledning for innkjøpere til hvilke anskaffelser og hva slags miljøkrav de må bruke for å fremme klimavennlige fornybare og utslippsfrie løsninger.

Kontaktpersoner:

Sigrun Gjerløw Aasland, leder, sigrun.aasland@zero.no, tlf: 936 83 411

Stig Schjølset, fagsjef, stig.schjolset@zero.no, tlf: 905 60 459

² Oversikt over alle klimaprojektene som har fått klimasatsstøtte; <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klimasats/klimasatsprosjekter/>

Vedlegg: Vedtak fra Stortinget og punkter i Hurdalsplattformen som budsjettet må følge opp

Våre forslag er i stor grad knyttet til forpliktelser og vedtak regjeringen allerede har, fra Hurdalsplattformen og gjennom ulike vedtak i Stortinget. Det kan likevel være verdt å minne om disse:

Energi

I budsjettavtalen for statsbudsjett 2022 ble det gjort følgende vedtak:

- Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan med et sett tiltak som skal redusere energibruken i bygg med minst 10 TWh i 2030, og øke strømproduksjonen i bygg. Planen skal presenteres i forbindelse med statsbudsjettet 2023.
- Stortinget ber regjeringen vurdere å overføre ansvaret for arbeidet med enøktiltak med kjent og velprøvd teknologi og egen strømproduksjon i husholdningene til Husbanken innen revidert 2022. Stortinget ber regjeringen sikre at Enova benytter rammen på 300 millioner kroner til husholdninger som følger av Enova-avtalen, i tillegg til 100 millioner kroner som kommer av enigheten mellom partiene. Regjeringen skal i statsbudsjettet for 2023 redegjøre for arbeidet med ENØK-tiltak i husholdningene.

I behandlingen av energimeldingen i juni ble det gjort blant annet følgende vedtak:

Energisparing

- Stortinget ber regjeringen utrede ulike ordninger med energisparesertifikater for å utløse mål om økt energisparing med mest mulig effekt.
- Stortinget ber regjeringen vurdere aktuelle virkemidler for å bidra til å realisere potensialet for energieffektivisering i eksisterende bygg.
- Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023 vurdere å opprette en prøveordning der håndverksbedrifter kan få støtte til kompetanseheving innen energitiltak.

Sol

- Stortinget ber regjeringen om å utvide dagens plusskundeordning slik at den også omfatter beboere i flermannsboliger, leilighetskomplekser og næringsbygg i løpet av 2022.
- Stortinget ber regjeringen gjennomgå regelverket og virkemiddelapparatet for å stimulere til bruk av solenergi, blant annet for å stimulere til områdeutbygginger med solenergi og nabolagsstrøm.
- Stortinget ber regjeringen kartlegge potensialet for solenergiproduksjon på landbruksareal, samtidig som landbruksproduksjonen opprettholdes.

Transport

I behandlingen av statsbudsjett 2022 ble det gjort følgende vedtak:

- Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal ordning med miljørabatt for elvarebil ved betaling for bomplasseringer.
- Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem forslag om hvordan man kan likestille GA kjøretøy som kjører på biogass, med el- og hydrogendrevne biler i bomringene snarest mulig og i løpet av 2022.

I behandlingen av energimeldingen m.m. gjorde Stortinget følgende vedtak:

- Stortinget ber regjeringen snarest følge opp vedtaket om et obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2023.
- Stortinget ber regjeringen om å følge opp initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette i forbindelse med budsjett for 2023, samtidig gjennomgå virkemidler for biogass i andre nordiske land og vurdere endringer for å sikre at norske biogassprodusenter er mer konkurransedyktige i møte med utenlandsk biogassproduksjon.
- Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt bruk av avansert flytende biodrivstoff og biogass i transportsektoren.

Hurdalsplattformen har en klar ambisjon om å *“kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferger og hurtigbåter.”* Det samme er gjentatt statsbudsjettavtalen for 2022: *“Stortinget ber regjeringen legge til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på nullutslippsteknologi, og kompensere fylkeskommuner for merkostnader knyttet til dette”.*

I budsjettavtalen for revidert budsjett 2022 heter det at *“Stortinget ber regjeringen snarest mulig forskriftsfeste krav om nullutslipp eller biogass i alle nye anbud for ferger og krav om fossilfritt i nye anbud for hurtigbåter, og komme tilbake til Stortinget med forslag i statsbudsjettet for 2023.”*

Hurdalsplattformen har et liknende punkt, om å *“Stille krav om nullutslipp i nye anbud for ferger 2023 og krav om lav- og nullutslipp i nye anbud for hurtigbåter i 2025”.*

I Hurdalsplattformen kan vi også lese at regjeringen vil:

- Sikre betydelig økt utbygging av infrastruktur for klimavennlig tungtransport og skip innen 2025, med lade- og fyllinfrastruktur for fornybart drivstoff langs kysten. Vi vil stimulere til at klimavennlige energibærere som hydrogen, og ammoniakk og biodrivstoff utvikles for tungtransport og store skip.
- Bidra til å bygge opp en sammenhengende verdikjede innen hydrogen der produksjon, distribusjon og bruk utvikles parallelt... samt vurdere å etablere et statlig hydrogenselskap.

- Ta initiativ til å erstatte dagens flypassasjeravgift med en avgift som har reell klimaeffekt og bedre geografisk profil, slik at distriktsarbeidsplasser og rutetilbud ikke rammes urimelig slik som nå.
- Sørge for at norske luftfartsavgifter vris over til avgifter på utslipp og i mindre grad har rene fiskale avgifter.

Havvind

I behandlingen av sak om storstilt satsing på norsk utvikling av hydrogen- og ammoniakk, gjorde Stortinget følgende vedtak: *“Stortinget ber regjeringen vurdere nye virkemidler som kan være utløsende for å få igangsatt prosjekter med hydrogen eller ammoniakk som energibærere, deriblant differansekontrakter.”* (Vedtak 545)

I behandlingen av statsbudsjett 2022 kom følgende flertallsmerknader:

- Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener økning og elektrifisering av norsk hydrogen- og ammoniakkproduksjon vil kunne gi viktige bidrag til å kutte utslipp i industrien, maritim sektor og utvikle nye grønne eksportmuligheter for Norge. Flertallet viser til at det skal legges vekt på å støtte opp under utvikling og etablering av infrastruktur med fokus på knutepunkter og leveransekjeder som legger til rette for markedsutvikling og kommersiell bruk av hydrogen. Flertallet mener det er behov for en større satsing på hydrogen enn det Solberg-regjeringen la opp til og viser til flertallets enighet om å styrke hydrogensatsingen. Den økte satsingen skal forvaltes av Forskningsrådet og Enova, jf. kap. 1830, post 51. Flertallet peker på at det vil være nødvendig med forutsigbare og effektive virkemidler som kan avlaste risiko i en oppstartsfase. Differansekontrakter kan være et egnet virkemiddel for å komme i gang med grønn industriutvikling.
- Stortinget ber regjeringen legge til rette for realisering av storskala grønn hydrogenproduksjon.
- Stortinget ber regjeringen gå i dialog med industrien og utrede hvordan norsk ammoniakkproduksjon kan elektrifiseres.

Industri

I juni 2020 vedtok Stortinget at “Stortinget ber regjeringen sammen med bransjen legge frem en plan for hvordan utslippene fra olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel reduseres med 50 pst. innen 2030, sammenlignet med 2005, innenfor dagens virkemiddelbruk.”

I Hurdalsplattformen forplikter regjeringen seg til å:

- Stille langsiktig kapital til rådighet der dette kan spille en avgjørende rolle for å få til nye industrielle satsinger i Norge, eksempelvis innen helseindustrien, hydrogen- og mineralnæringene.
- Videreføre og styrke CO₂-kompensasjonsordningen, eller tilsvarende ordninger så lenge det er behov, for å sikre industriens konkurranseevne og hindre karbonlekkasje.
- Bidra til industriell satsing basert på utnyttelse og foredling av grønne, norske råvarer og fornybart karbon, for eksempel gjennom et grønt statlig investeringsselskap.
- Legge til rette for CO₂-fangst og -lagring på alle større forbrenningsanlegg på sikt, og utnyttning av CO₂ i industriell produksjon gjennom CCUS.
- Starte fullskalaprojektet for karbonfangst og -lagring i sementproduksjonen i Brevik, og fortsette arbeidet med å få finansiert prosjektet på avfallsforbrenningen på Klemetsrud.
- Utvikle en robust verdikjede for karbonfangst- og lagring i Norge med mål om minst to fullskala fangstanlegg og et lagringsanlegg i Nordsjøen. Kompetansen som produseres skal komme norsk industri, samfunnet og næringslivet til gode.