



venstre

# Melding # 1

(2011-2012)

Melding til Regjeringen

---

Norsk klimapolitikk



**Innhold**

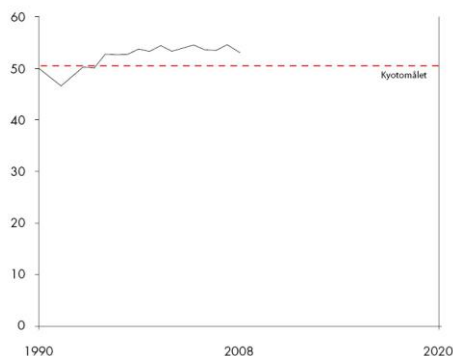
|  |    |
|--|----|
| Bakgrunn .....   | 4  |
| Sammendrag .....   | 5  |
| KLIMAENDRINGENE: EN GLOBAL UTFORDRING .....                              | 7  |
| 2-gradersmålet .....   | 7  |
| IPCCs anbefalinger .....   | 7  |
| Fordeling av utslippsreduksjoner .....                                   | 8  |
| VENSTRES KLIMAPOLITISKE MÅL .....  | 9  |
| SEKTOROVERGRIPENDE VIRKEMIDLER .....                                     | 10 |
| Nyskapning og teknologiutvikling .....                                   | 10 |
| TRANSPORT .....  | 11 |
| <i>Målsetninger:</i> .....   | 11 |
| Kollektivtrafikk .....   | 11 |
| <i>Belønningsordningen</i> .....   | 11 |
| <i>Bybanemidler</i> .....  | 11 |
| <i>Et moderne togtilbud</i> .....  | 12 |
| <i>InterCity</i> .....   | 12 |
| <i>Konkurransenutsetting</i> .....                                       | 12 |
| Innfasing av biodrivstoff og miljøbiler .....                            | 13 |
| <i>Permanent Transnova</i> .....   | 13 |
| <i>Forutsigbare rammevilkår for nullutslippsbiler</i> .....              | 13 |
| <i>Fjerne moms på leasing av nullutslippsbiler og batterier</i> .....    | 13 |
| <i>Støtteordning for batterivarebiler</i> .....                          | 13 |
| <i>Det offentlige må gå foran</i> .....                                  | 14 |
| <i>Klimavennlig drivstoff i kollektivtrafikken</i> .....                 | 14 |
| <i>Nytt bilavgiftsregime</i> .....                                       | 14 |
| <i>Flere ladbare hybrider</i> .....                                      | 14 |
| <i>Øke omsetningspåbudet for biodrivstoff</i> .....                      | 14 |
| <i>Øke bevilgningene til miljøteknologi</i> .....                        | 14 |
| <i>Omgjøre kollektivfeltet til et miljøfelt</i> .....                    | 14 |
| <i>Forbud mot nysalg av biler som kun går på fossilt drivstoff</i> ..... | 14 |
| <i>Øke avgiften på naturgass</i> .....                                   | 15 |
| Sykkel .....   | 15 |
| Renere skipsfart .....   | 15 |
| <i>Gjøre det lønnsomt å velge klimavennlige drivstoff</i> .....          | 15 |
| <i>Krav om klimavennlige drivstoff i anbudsprosessene</i> .....          | 15 |
| PETROLEUM .....  | 16 |

|   |    |
|---|----|
| Elektrifiser sokkelen.....  | 16 |
| <i>Krav om elektrifisering</i> .....  | 16 |
| <i>Økt CO2-avgift</i> .....   | 17 |
| CO2-fangst .....  | 17 |
| <i>Kårstø</i> .....   | 17 |
| <i>Mongstad</i> .....   | 17 |
| <i>Snøhvit</i> .....  | 17 |
| <i>Teknologikrav</i> .....  | 18 |
| FORNYBAR ENERGI .....   | 19 |
| INDUSTRI .....  | 20 |
| LANDBRUK.....   | 21 |
| Biogass .....   | 21 |
| <i>Investeringsstøtte til bygging av biogassanlegg</i> .....                                    | 21 |
| <i>Prisgaranti ved produksjon av biogass, elektrisitet fra biogassproduksjon og biorest</i> ... | 21 |
| <i>Direkte betaling for reduserte utslipp av metan og lystgass</i> .....                        | 21 |
| <i>Økt CO2- avgift på konkurrerende energibærere til biogass.</i> .....                         | 22 |
| Reduserte lystgassutslipp fra åker og eng .....   | 22 |
| Redusert fossil energibruk transport i jordbruket.....  | 22 |
| Utfasing fossil energi i veksthustnæringen .....  | 22 |
| BYGGSEKTOREN.....   | 24 |
| Fase ut all fossil energi i offentlige og private bygg innen 2020 .....                         | 24 |
| <i>Økt avgift på fossil oppvarming</i> .....  | 24 |
| Redusere energiforbruket .....  | 24 |
| <i>Nye virkemidler for energieffektivisering</i> .....  | 25 |
| <i>Det offentlige må gå foran</i> .....   | 25 |
| <i>Forbedret plan- og bygningslov</i> .....   | 25 |
| Plusshus.....   | 25 |
| Energiskjekk.....   | 25 |
| STATEN.....   | 26 |
| Alle offentlige kjøretøy på klimavennlige drivstoff innen 2020.....                             | 26 |
| Nullenergibygge standard i 2020 .....   | 26 |
| KOMMUNER .....  | 27 |
| Alle offentlige kjøretøy på klimavennlige drivstoff innen 2020.....                             | 27 |
| Nullenergibygge standard i 2020 .....   | 27 |
| Økt produksjon av klimavennlig energi .....   | 27 |
| AVFALL .....  | 29 |
| FINANSIERING .....  | 30 |

## BAKGRUNN

Naturmiljøet er vårt livsgrunnlag. Det er et grunnleggende liberalt verdisyn å ivareta et økologisk likt utgangspunkt for alle generasjoner. Å ta vare på naturen; jord, luft, vann og det biologiske mangfoldet, er avgjørende for vår eksistens og har verdi i seg selv. Det er overveiende sannsynlig at dramatiske klimaendringer vil inntreffe dersom vi ikke handler raskt. Klimatiltak er en viktig forsikring mot farlige klimaendringer i fremtiden.

Norge må være en pådriver i det internasjonale klimaarbeidet og i arbeidet med å få på plass en bred og forpliktende klimaavtale etter Kyotoprotokollen. Norge må være aktive i å finne forhandlingsløsninger og spille inn konstruktive forslag i samtale om en ny avtale. Skal vi ha troverdighet i dette arbeidet og motivere andre til å gå i samme retning, må vi vise vilje og evne til å omstille samfunnet vårt i klimavennlig retning på hjemmebane.

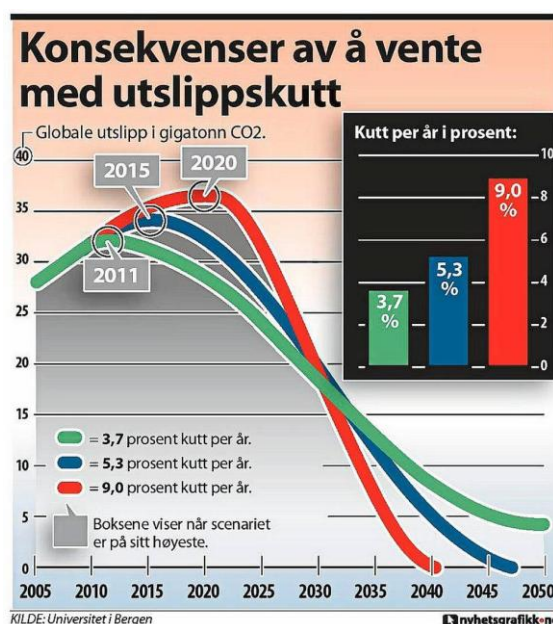


**Figur 1** Figuren viser Norges utslipp og de norske forpliktelsene gjennom Kyotoavtalen

Den norske satsingen på bevaring av regnskog er et godt eksempel på et tiltak som kommer i tillegg til egne utslippskutt.

Denne satsingen må fortsette med uforminsket styrke. Finansieringsordninger bør komme i tillegg til, og ikke som erstatning for, innsatsen for å redusere utslipp i industrialiserte land.

Utviklingsland og mellominntektsland har rett til å øke sitt energiforbruk, men klimagassutslippene må være minimale. Norske myndigheter må bidra til at dette skjer.



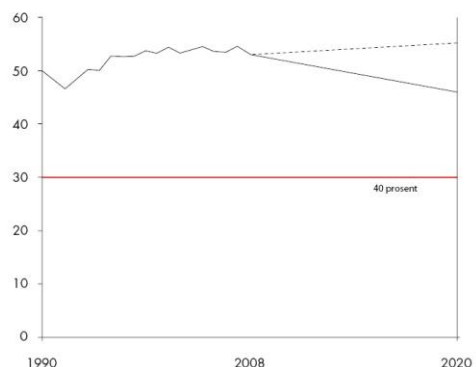
Regjeringen har utsatt arbeidet med en ny klimamelding til 2012. Det gjør at vi taper viktig tid i arbeidet med å komme i gang med utslippsreducerende tiltak, og kan føre til at det blir mer krevende å nå målene slik de er felt ned i klimaforliket. Venstre legger med dette fram sin plan for hvordan vi kan nå målene i klimaforliket.

## SAMMENDRAG

På bakgrunn av klimaforliket i Stortinget mellom regjeringspartiene og Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti igangsatte regjeringen et utredningsarbeid (KlimaKur2020) om tiltak og virkemidler for å nå målene i klimaforliket om å redusere utslippene i Norge med 15-17 mill. tonn jmf. referansebanen i RNB 2007 når skog er inkludert. Skogtiltak antas å kunne utgjøre om lag 3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter innen 2020, hvilket innebærer at 12-14 mill. tonn CO<sub>2</sub> skal gjennomføres innen industri, petroleum, transport, byggsektoren og øvrige tiltak.

Venstre mener utslippreduksjonene som klimaforliket har vedtatt er alt for beskjedne sett i lys av togradersmålet, som Norge jobber for. Hvis sjansen skal være 50 prosent for at verdenssamfunnet kan unngå global temperaturøkning over 2 °C, må globale utslipp av klimagasser reduseres med hele 80 prosent fra 2000-nivå - og det må skje innen 2050. I FNs klimapanel (IPCC) sin siste hovedrapport anbefaler man at rike land kutter sine utslipp med 25-40 prosent innen 2020, for å unngå mer enn 2 graders oppvarming. Nyere klimaforskning tyder på at dette muligens ikke er nok, og at kuttene derfor bør være nærmere 40 prosent. Dette er utslippskutt som rike land må gjennomføre. I tillegg må utslippene i fattige land reduseres. Klimaforlikets mål tilsier at vi skal maksimalt slippe ut

mellom 44,7 og 46,7 millioner tonn i 2020, og reduksjonen i utslipp sammenlignet med 1990-nivå vil kunne bli beskjedne 3 millioner tonn CO<sub>2</sub> eller litt over 6 prosent reduksjon. Sett opp mot klimapanelets anbefalinger på opp mot 40 % kutt i klimagassutslipp i 2020 er de norske målene ikke tilstrekkelige.

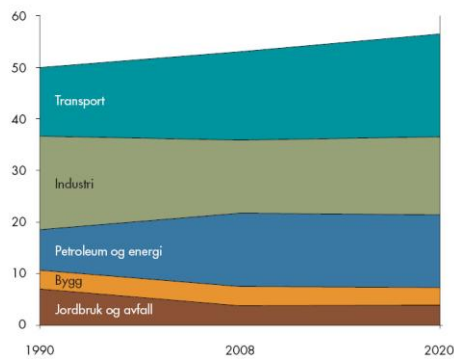


**Figur 1** Figuren viser Norges historiske utslipp, referansebanen, målet for klimaforliket og IPCCs anbefalinger.

Venstre mener hovedgrepet i enhver fornuftig klimapolitikk er en økt pris på CO<sub>2</sub>-utslipp. Dette vil bidra til å øke konkurransekraften for fornybare og utslippsfrie løsninger.

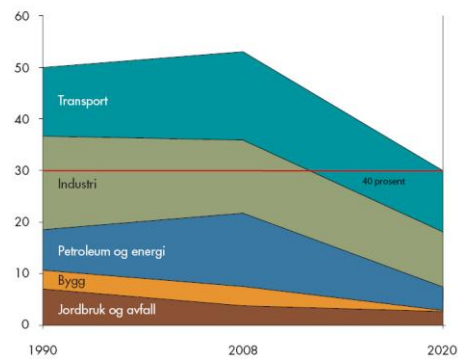
Det må være forutsigbart at fornybare og utslippsfrie løsninger skal få beholde gode betingelser eller få bedre rammevilkår, mens forurensende valg vil bli dyrere fram mot 2020.

| Tiltak frem mot 2020 |  | Reduksjon (MtCO <sub>2</sub> -ekv.) |
|----------------------|--|-------------------------------------|
| Transport            | Styrket kollektivtrafikk, restriktive tiltak i byområdene, økte drivstoffavgifter, sykkeltiltak. | <b>3 702 034</b>                    |
| Petroleum            | Krav om landstrøm  | <b>3 079 000</b>                    |
| Industrien           | Effektivisering/prosessforbedringer/økt fornybarandel i industrien/CCS/HFK                       | <b>12 082 419</b>                   |
| Byggsektoren         | Utfasing av oljefyring/energisparing   | <b>2 047 152</b>                    |
| Landbruk/avfall      | Fornybar energibruk, endret drift, innsamling metan  | <b>886 060</b>                      |
| <b>Sum tiltak</b>    |  | <b>21 796 665</b>                   |



**Figur 2** Figuren viser historiske og fremskrevne utslipp fordelt på sektor.

For å være sikker på at man er på rett vei for å nå målet om 15-17 millioner tonn CO<sub>2</sub>-reduksjoner innen 2020, bør Klima- og forurensningsdirektoratet få i oppdrag, for eksempel gjennom en klimalov, å gjøre årlige evalueringer av klimapolitikken for å se om det trengs flere virkemidler og tiltak for å nå målet. Hvert tredje år bør det være en større gjennomgang av klimapolitikken.



**Figur 3** Figuren viser fremskrevne utslipp med Venstres klimatiltak.

Venstres klimakur er utarbeidet på bakgrunn av resultatene fra Klimakur2020 utredningen og tidligere utredninger, som SFTs klimatiltaksanalyse fra 2007. Vedlagte tabell oppsummerer hvordan målene om reduksjoner på 40% kutt kan nås innen 2020 i de ulike sektorene og skisserer virkemidler for måloppnåelse.

## KLIMAENDRINGENE: EN GLOBAL UTFORDRING

FNs klimapanel (IPCC) viser at klimaendringene allerede har en rekke effekter på natur og mennesker som uten å overdrive kan kalles farlige. Men omfanget av problemer som knapphet på drikkevann, sykdomsspredning og artsutryddelse vil selvsagt øke jo høyere temperaturstigningen blir.

### 2-gradersmålet

Under klimatoppmøtet i Cancun i 2010 satte verden et felles mål å stoppe temperaturstigningen så langt som mulig under 2 ° Celsius i forhold til førindustrielt nivå. Dette er begrunnet ut fra at de negative effektene øker betydelig rundt 2 °C. Blant annet vil en temperaturøkning over dette nivået kunne føre til vannmangel for opp mot 600 millioner mennesker i Afrika, og opp mot en milliard mennesker i Asia. Videre vil matsikkerheten kunne trues i flere regioner, og utryddelsen av plante- og dyrearter vil begynne å skyte fart.

Selv om man vanskelig kan kalle 2 °C temperaturstigning for et trygt nivå, har dette blitt en anerkjent grenseverdi for det som kalles "farlige klimaendringer", med tilslutning fra både miljøorganisasjoner og flere lands myndigheter.

### IPCCs anbefalinger

Det er vanskelig å si med sikkerhet hvor stor temperaturøkning en gitt utslippsmengde vil medføre. IPCCs beste anslag for klimafølsomhet innebærer at en dobling av mengden klimagasser i atmosfæren vil medføre en ca 3 °C temperaturstigning. Den atmosfæriske konsentrasjonen av klimagasser måles i "parts per million" (ppm.) CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, altså alle klimagasser regnet om til CO<sub>2</sub>. Klimagasskonsentrasjonen lå i 2005 på 375 ppm. CO<sub>2</sub>-e, og stiger med rundt 2 ppm. hvert år.

Basert på IPCCs beste anslag for klimafølsomhet, vil en stabilisering av mengden klimagasser på rundt 450 ppm. CO<sub>2</sub>-e gi en temperaturstigning på mellom 2,0 og 2,4 grader. Dette er det laveste utslippsscenarioet IPCC har undersøkt, og altså det som kommer nærmest å oppfylle målet om maksimalt 2 °C temperaturstigning.



For å klare en stabilisering på 450 ppm., mener IPCC at de globale klimagassutslippene må reduseres med mellom 50 og 85 % fra 2000-nivå innen 2050. Det er heller ikke likegyldig når utslippsreduksjonene gjøres: Veksten må

## Melding # 1

Norsk klimapolitikk

ha stoppet og utslippskurven begynt å peke nedover en gang mellom 2000 og 2015,

### Fordeling av utslippsreduksjoner

Ut fra forutsetninger om hvor raskt utslippene kan reduseres og hva som vil være en mulig fordeling av utslippsreduksjonene på globalt nivå, anbefaler IPCC også reduksjonsmål på kortere sikt og fordelt på regioner. Anneks I-landene, altså de rike landene med forpliktelser i Kyoto-avtalen (inkludert USA), må ifølge IPCC redusere sine utslipp med 25-40 % i 2020 og 80-95 % i 2050 fra 1990-nivå dersom man vil oppnå en stabilisering på 450 ppm. CO<sub>2</sub>-e. En lav risiko for å overstige 2°C innebærer å forholde seg til den øvre enden av disse intervallene, med reduksjoner for rike land i absolutt alle regioner innen 2050.

på 40 % innen 2020 og 95 % innen 2050. Det betyr at rike land i praksis må planlegge for et nullutslippssamfunn i løpet av rundt 40 år.

IPCCs anbefalinger forutsetter samtidig at utslippene i de fleste utviklingsland blir betydelig lavere enn dagens prognoser tilsier. Den mest sannsynlige måten dette vil skje på er gjennom at rike land finansierer utslippsreducerende tiltak i utviklingslandene. IPCCs utslippsscenario for 2,0-2,4 grader temperaturstigning forutsetter et "substansielt avvik" fra en "business-as-usual" referansebane i alle regioner unntatt Afrika og Sør-Asia (inkludert India) innen 2020, og



## VENSTRES KLIMAPOLITISKE MÅL

Venstre vil:

- at Norge skal være karbonnøytralt i 2020.
- at Norge frem til 2020 påtar seg en forpliktelse om å kutte de nasjonale utslippene med 40 % av utslippene jmf. IPCCs anbefalinger.

Norge skal videre være en pådriver i arbeidet for en mer ambisiøs og mer omfattende klimaavtale etter Kyoto-perioden, med utgangspunkt i målet om at den globale temperaturøkningen skal holdes under 2 °C sammenliknet med førindustrielt nivå.

## SEKTOROVERGRIPENDE VIRKEMIDLER

Venstre mener samarbeid med industrien og næringslivet er avgjørende for å nå målene med klimaarbeidet. Miljø- og klimaspørsmål har tradisjonelt blitt benyttet til å dra opp konfliktlinjer mellom miljøinteresser og industrien. Tiden er inne for å forene kreftene i kampen mot dramatiske klimaendringer.

Venstre vil stramme inn og i større grad å benytte handlingsrommet i klimakvoteloven, forurensingsloven, petroleumsløven og plan- og bygningsloven til å stille krav der hvor det er mulig, samt å gå inn i spleiselag mellom næring og stat der hvor det kan utløse virkningsfulle tiltak.

Det skal gjennomføres et skattesifte fra rød til grønn skatt som hvor avgiftene på miljøskadelig adferd og utslipp økes, og hvor en gir tilsvarende skattelettelse på arbeid og bedriftsbeskatningen for å opprettholde konkurransevnen og samtidig reduserer utslippene.

Offentlig subsidiering av fossil energi er et av de store negative bidragene globalt til utslipp av CO<sub>2</sub>. Venstre mener Norge må gå foran å kutte sine fossile subsidier.

*Sektorovergrepene tiltak fram mot 2020*

- Utvide kvotesystemet
- Avvikle alle former for fossil subsidiering
- Benytte handlingsrommet i miljø og miljørelatert lovgivning til å stramme inn
- Gå inn i spleiselag mellom stat og bedrift for å realisere klimatiltak
- Gjennomføre et skattesifte fra rød til grønn skatt

### Nyskaping og teknologiutvikling

Utvikling av ny climateknologi kan gi grobunn for nye arbeidsplasser og grønne gründere. Ved å kombinere strenge miljøkrav til industrien med romslige ordninger for satsing på teknologiutvikling vil Venstre fremskynde moderniseringen av industrien i klimavennlig retning, samtidig som konkurransekraften opprettholdes.

Venstre vil opprette et nytt halvstatlig investeringsselskap "Klimatek" for å sikre næringslivet kapital til omstilling og nyskaping i grønn retning. Selskapet skal investere forretningsmessig og ha høy terskel for risiko. Selskapet skal ha hovedkontor utenfor Oslo. Venstre ser for seg at selskapet opprettes med en egenkapital på 500 mill. kroner.

Venstre vil også styrke SkatteFUNN-ordningen, som stimulerer til teknologiutvikling og innovasjon ved at medgåtte ressurser i bedriftene kan kvitteres ut gjennom skattesystemet.

### *Hovedpunkter teknologiutvikling:*

- Opprette et halvstatlig investeringsselskap som skal stille med risikokapital til gode klimaprojekter.
- Styrke skatteFUNN ordningen, ordningen for støtte til pilotanlegg innenfor miljø og climateknologi, satsingen på klima og klimarelatert forskning over Norges Forskningsråd, og forskningsfondet.

## TRANSPORT

Venstre tar ikke til orde for en bensinpris på over 25 kroner literen. Mange vil være avhengig av bilen i distriktene også i 2020. I byene, hvor vi kan gi folk alternativer, skal det skinne av kollektivtrafikken. Det skal være opp til lokale myndigheter å innføre restriktive tiltak mot biltrafikk, til gjengjeld skal tiltak som flytter trafikk fra bil til kollektiv premieres kraftig økonomisk.

### *Målsetninger:*

1. All trafikkveksten skal skje gjennom kollektivtrafikken
2. 200 000 nullutslippsbiler i 2020. Norge bør ha som mål at 200 000 elbiler, hydrogenbiler og ladbare hybrider ruller på norske veier i 2020. Dette inkluderer nullutslippsvarebiler.
3. 10 prosent av drivstoff-forbruket er biodrivstoff
4. Alle busser i bruk i kollektivtrafikken går på klimavennlige drivstoff
5. Alle kjøretøyene i offentlig sektor går på klimavennlige drivstoff innen 2020
6. 90 prosent av fergene går på klimavennlige drivstoff innen 2020
7. 90 prosent av lastebilene går på klimavennlige drivstoff innen 2020

### Kollektivtrafikk

I følge SSBs befolkningsframskrivning vil Norge ha om lag 25 prosent flere innbyggere i 2040 enn i dag. Veksten antas først og fremst å skje i byområdene. Veksten blir altså størst der det i dag er kapasitetsproblemer i transportsystemet og der trafikken skaper miljøproblemer, men og så der man har best muligheter til å gjøre noe med problemet.

### *Belønningsordningen*

Som Venstre foreslo i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019, legger Venstre opp til å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikken med over 10 mrd. kroner i kommende 10 års periode, hvilket innebærer at dagens bevilgningsnivå på omlag 320 mill. kroner årlig over belønningsordningen kommer opp på et nivå på om lag 1,7-2 mrd. kroner i 2020.

Belønningsordningen for kollektivtrafikken ble innført av Bondevik II -regjeringen for å gi et incentiv til å premiere byområder som iverksetter tiltak for å flytte trafikk over fra biltrafikk til kollektiv og omfatter for eksempel restriktive tiltak som parkeringsbegrensninger, lokale drivstoffavgifter, bompengordninger og vegprising. Ordningen har bidratt til å realisere blant annet "rullende fortau" i Oslo og "busmetroen" i Kristiansand. Ordningen omfatter i dag byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn.

På bakgrunn av denne kraftige økningen overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren som følger av Venstres forslag vil Venstre utvide ordningen til å også omfatte "Vestfold-byen" – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøsregionen - Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus. Ordningen skal også finansiere investeringer i bybaner.

### *Bybanemidler*

Venstre vil ta initiativ til en nasjonal bybanesatsning. Disse midlene må komme i tillegg til de ordinære

belønningsordningene og gå til bykommuner som ønsker å satse tungt på skinnegående persontransport. Staten må bidra langt mer til kollektivutbyggingen i storbyene og bybaneplanene i storbyregionene. Venstre foreslår en egen pott for planlegging, investering og drift av kollektivtrafikk i storbyregionene i sitt alternative statsbudsjett, og vil øke bevilgningene til kollektivtrafikk i byregionene til minimum en milliard kroner årlig.



#### *Andre kommunale tiltak*

Venstre vil også åpne for at kommunene skal kunne skattlegge bedriftsparkering, og i kommuner med skatt på bedriftsparkering, åpne for at borgerne, skal kunne motta månedskort som en del av lønnen uten at denne skattlegges.

#### *Et moderne togtilbud*

Et velfungerende togtilbud mellom landets største byer og i de mest befolkningstette områdene er viktig for effektive kommunikasjoner, for næringslivets transportbehov og for å redusere utslippene. Venstre vil gi toget en ny renessanse gjennom en offensiv satsing på utbygging av en mer moderne jernbane.



Venstres har mål om at vi innen 2020 skal komme ned på følgende reisetider med tog i Norge:

- Bergen - Oslo - 4 timer
- Trondheim - Oslo - 4 timer
- Kristiansand - Oslo - 3 timer
- Oslo - Lillehammer/Skien/Halden - 80 min.

Som en oppfølging av disse målene foreslo Venstre i behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019 å øke bevilgningene til utbygging av infrastruktur på jernbanen med over 30 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag. Samtidig som denne satsingen gir rask effekt på det eksisterende linjenettet, danner det også grunnlaget for å satse på enda høyere hastigheter og kortere reisetid i fremtiden.

#### *InterCity*

Venstre foreslo på Stortinget i 2011 å etablere en egen prosjektorganisasjon for gjennomføring av InterCity- prosjektet på Østlandet, som inkluderer strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt en ny forbindelse til Hønefoss og oppgradering av jernbanen mot Stockholm. Venstre mener denne prosjektorganisasjonen må ha fullmakter til å gjennomføre effektiv planlegging gjennom statslig reguleringsplan og en fullstendig finansieringsplan med mulighet for utstedelse av statsgaranterte obligasjoner.

På kort sikt må det settes inn mer kraftfulle tiltak mot togkaoset. Infrastrukturen i det sentrale Østlandet må opp på et nivå på linje med Gardermobanen.

#### *Konkurransesutsetting*

Utover rene infrastrukturtiltak mener Venstre tiden er moden for å gi NSB økt konkurranse gjennom strekningsvise anbudsutlysninger hvor en beholder et enhetlig billett og takstsystem.

Det er et stort potensial for et bedre togtilbud. Bondevik II - regjeringen satte

Gjøvikbanen ut på konkurranse som første togstrekning i Norge. Dette bidro til 40 prosent flere avganger, betydelig passasjervekst, bedre tilrettelegging for funksjonshemmede og oppgraderte tog - for samme statlige støtte. Venstre vil også konkurranseutsette og skille ut vedlikeholdsoppgavene i jernbaneverket slik at ikke de beste løsningene velges bort dersom de leveres av private entreprenører.

### Innfasing av biodrivstoff og miljøbiler

I store deler av landet finnes det få eller ingen alternativer til bilen. Slik vil det være også i fremtiden. Venstre er ikke i mot bilen, men vi vil utslippene til livs.

Utbygging av infrastruktur er et grunnleggende markedsrettet prosjekt. Infrastruktur for å lade opp eller fylle biler som går på alternative drivstoff, er avgjørende for at folk skal tørre å kjøpe slike biler.



### *Permanent Transnova*

Transnova bør bli det permanente offentlige organet som støtter utbygging av klimavennlige transportløsninger. Klimakur2020 foreslår at ”Transnova gir tilskudd til markedsrettede prosjekter innenfor kjøretøyteknologi, drivstoff og miljøvennlig transport”.

Venstre vil derfor, gjennom Transnova, støtte utbygging av infrastruktur for normallading og hurtiglading av ladbare biler og for hydrogenbiler

### *Forutsigbare rammevilkår for nullutslippsbiler*

Den danske klimakommisjonen har foreslått at Danmark skal opprettholde avgiftsfritaket til de har 100 000 el- og hydrogenbiler på veiene. Stortinget bør i et bredt forlik vedta å opprettholde fordelene og insentivene for nullutslippsbiler inntil det er minst 100 000 nullutslippsbiler på veiene. Dette vil skape tillit i markedet og dermed bidra til økt tilbud, etterspørsel og industriutvikling knyttet til nullutslippsbiler.

### *Fjerne moms på leasing av nullutslippsbiler og batterier*

I tillegg til dagens gode ordninger for nullutslippsbiler vil Venstre fjerne moms på leasing av nullutslippsbiler og batterier. Kjøp av nullutslippsbiler er fritatt moms. Leasing er en måte å redusere risikoen på for bilbruker. Det er spesielt viktig med ny teknologi. Flåteeiere leaser oftere enn de kjøper biler. Fritak for moms på leasing vil gi flåteeiere insentiv til å velge nullutslippsbiler. Leasing av batterier reduserer risiko for forbrukeren og bør derfor fritas moms.

### *Støtteordning for batterivarebiler*

Venstre vil også subsidiere nullutslippsvarebiler gjennom et påslag i avgiften for normale varebiler. Virkemidler for å gjøre nullutslippsvarebiler konkurransedyktige bør etableres. El-varebiler er et eksempel på nullutslippsteknologi i et nytt markedssegment. Nullutslippsvarebiler kan subsidieres gjennom et påslag i avgiften for varebiler som kun går på fossilt drivstoff.

Minst 10 % (ca 3000 varer) av varebilparken bør være nullutslippsbiler innen kort tid. Et påslag for varebilene vil gjøre subsidieringen selvfinansiert. 2000kr

i økt avgift for konvensjonelle varebiler vil gi ca 20 000kr i støtte per nullutslippsvarebil.

*Det offentlige må gå foran*

Undersøkelser fra Grønn Bil viser at 60 prosent av kommunenes biler kunne vært elbiler. Det offentlige bør øke etterspørselen etter nullutslippsbiler og ladbare hybrider, og dessuten vise frem ny teknologi. Klimakur2020 mener offentlige anskaffelser spiller en nøkkelrolle for både redusere klimautslipp og utvikle et marked for klimavennlige produkter. Dette gjelder spesielt innen transportbransjen. Flere elbiler og ladbare hybrider blir tilgjengelige på markedet i 2011 og 2012 og disse bør kommuner kjøpe. Der elbiler og ladbare hybrider ikke er hensiktsmessig, bør biobiler velges.

Minst 50 prosent av det offentliges bilinnkjøp skal være elbiler eller ladbare hybrider 2011-2012. Resten bør være biobiler.

*Klimavennlig drivstoff i kollektivtrafikken*  
Klimavennlige drivstoff er i dag dyrere enn konvensjonelt drivstoff. Klimakur 2020 slår fast at anbudskonkurranser må stille konkrete klima- og miljøkrav. Det offentlige må derfor utvikle krav om bruk av klimavennlige drivstoff i utlysninger av anbud for busser.

*Nytt bilavgiftsregime*

Venstre vil vri dieselavgiften gjennom å øke CO2-avgiften slik at klimavennlige drivstoff lønner seg. Ved å tilstrekkelig vri avgiftene mot CO2-utslippsnivået kan en påvirke brukernes valg av transportmiddel. Ifølge Klimakur2020 må en slik vridning være betydelig for å ha en effekt.

Venstre vil også opprettholde engangsavgiften på bensin- og dieselmotoren og øke CO2-avgiften på drivstoff. Like avgjørende er det at nullutslippsbiler og ladbare hybrider ikke er dyrere i innkjøp og bruk enn bensin- og dieselmotoren.

I tillegg vil Venstre innføre et klimaelement i årsavgiften. Venstre foreslår å gradere årsavgiften avhengig av hvor mye CO2-utslipp bensin- og diesel slipper ut. F.eks: flexifuel bil kan betale 30 % mindre i årsavgift. Et slikt klimaelement bør være en betydelig del av årsavgiften, men samtidig på sikt ikke endre provenyneutraliteten.

*Flere ladbare hybrider*

Klimakur2020 understreker behovet for å beholde et konkurranseforhold til bensin- og dieselmotoren for at ladbare hybrider skal være et gyldig alternativ. Det må tas i bruk sterkere virkemidler for å gjøre ladbare hybrider konkurransedyktige i forhold til tilsvarende bensin- og dieselmotoren.

*Øke omsetningspåbudet for biodrivstoff*  
Omsetningspåbudet for omsetningspåbudet bør økes til 10 % i 2020 for å sikre økning i bruk av biodrivstoff. Dette bør inkludere avgiftsfri biodiesel.

*Øke bevilgningene til miljøteknologi*  
Det er behov for økte bevilgninger til videreutvikling og pilotering av teknologi, samt økt støtte til miljøteknologi i en tidlig kommersialiseringsfase. Slik kan vi få produksjon av andre generasjon biodrivstoff

*Omgjøre kollektivfeltet til et miljøfelt*  
Venstre ønsker å gjøre om alle kollektivfelt til miljøfelt for busser, nullutslippsbiler, kjøretøy som kun kjører på klimavennlige drivstoff og taxier som følger visse miljøkrav. Dersom trafikkavviklingen for busser ikke fungerer på enkeltstrekning kan feltet bli endret tilbake til kollektivfelt. På strekninger der det i dag ikke er et kollektivfelt bør det etableres et miljøfelt.

Det bør stilles krav om at taxier skal gå på klimavennlige drivstoff for å få adgang til kollektivfeltet.

*Forbud mot nysalg av biler som kun går på fossilt drivstoff*  
For å fremme blant annet flexifuelbiler, ladbare hybrider, rene elbiler og

hydrogenbiler, bør biler som kun kan fylle bensin og diesel blir forbudt å selge fra et gitt tidspunkt.

#### *Øke avgiften på naturgass*

Naturgass bør avgiftsbelegges tilsvarende bensin. Klimakur2020 slår fast at naturgass ikke er en god klimaløsning, derfor bør dette drivstoffet heller ikke få konkurransefortrinn.

#### *Sykkel*

Tiltaket går ut på bygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere, bedret drift og vedlikehold, samt informasjon og kampanjer. Det er anslått et overføringspotensial på 1,1 milliarder personkilometer per år fra bil til sykkel.

#### *Renere skipsfart*

Som kystnasjon har Norge store muligheter til å være i front med å ta i bruk og utvikle klimaløsninger i skipsfart. Venstre vil redusere utslippene fra skipsfarten ved å stille krav og gassdrift i fergekonsesjoner, vurdere krav om gassdrift ved supply av offshore installasjoner og premiere landstrøm og klimavennlige løsninger for eksempel gjennom havneavgifter mv.

#### *Gjøre det lønnsomt å velge klimavennlige drivstoff*

Klimavennlig drivstoff må støttes økonomisk for å til å være et realistisk alternativ for sjøtransporten. Fossilt drivstoff kan også gjøres dyrere.

#### *Krav om klimavennlige drivstoff i anbudsprosessene*

Venstre støtter Klimakur sin understreking av behovet for konkrete klima- og

miljømål i anbudsprosessene.

Klimavennlige drivstoff er dyrere enn fossilt drivstoff, derfor bør det stilles krav om klimavennlige drivstoff i anbudsprosessene til ferge drift.

|   |                  |
|---|------------------|
| Økt kollektivtilbud i 6 byer (4)  | <b>77 000</b>    |
| Samordning av varetransport veg-veg   | <b>4 800</b>     |
| Samordning av varetransport veg-jernbane/skip   | <b>23 216</b>    |
| Økt sykkelandel   | <b>143 000</b>   |
| Fartsreduksjon skip   | <b>97 400</b>    |
| Økokjøring  | <b>32 400</b>    |
| Luffart omorganisering luftrommet   | <b>10 000</b>    |
| Effektivisering av personbiler  | <b>397 000</b>   |
| Gassferjer  | <b>21 500</b>    |
| Innblanding av 10% biodiesel i alt jetdrivstoff i 2020                                    | <b>125 000</b>   |
| Innblanding av 10% biodiesel i all diesel i 2020  | <b>983 000</b>   |
| Innblanding 10% biodiesel anleggsgas  | <b>160 448</b>   |
| Innblanding av 10% biodiesel i fiskeriflåten  | <b>133 000</b>   |
| Effektivisering av varebiler  | <b>64 500</b>    |
| Elektrifisering av personbiler  | <b>202 600</b>   |
| Innblanding av 10% biodiesel i kystflåten   | <b>222 000</b>   |
| Landstrøm skip  | <b>154 500</b>   |
| Effektivisering av bildekk  | <b>106 000</b>   |
| Biodiesel jernbane (50%)  | <b>23 300</b>    |
| E85-biler erstatter 20% av bensinbilparken, i tillegg benyttes 10% etanol i vanlig bensin | <b>299 000</b>   |
| 5a1 - 20 Transportmodell: 4a+ 20% bensinpris  | <b>365 000</b>   |
| Elektrifisering jernbane  | <b>46 000</b>    |
| Hydrogen i personbiler  | <b>11 370</b>    |
| <b>SUM</b>  | <b>3 702 034</b> |

## PETROLEUM

Norge skal fremdeles ha en olje- og gassindustri, men denne industrien skal ha en klimastandard i verdensklasse. Forurensende gassturbiner skal erstattes med fornybar energi. Alle nye plattformer skal i utgangspunktet ha løsninger med landstrøm eller annen ren energiforsyning og det skal legges opp til omfattende landstrømløsninger av eksisterende installasjoner.

Olje- og gassindustrien står for om lag 1/4 av Norges totale klimagassutslipp og størstedelen av utlippene kommer fra produksjonen. Det er veksten i utlippene fra olje- og gassindustrien som har drevet den norske utslippsveksten siden 1990, og vil stå for en stor andel av den estimerte veksten frem mot 2020.

### Elektrifiser sokkelen

For å nå klimamålsetningene må norsk sokkel elektrifiseres, og det må gjøres fram mot 2020. For å oppnå dette er det avgjørende at CO<sub>2</sub>-avgiften økes og at det stilles krav om elektrifisering ved behandling av nye utbygginger og store ombygginger på norsk sokkel. Dette er felt som vil være i produksjon mot 2050, da utlippene fra land som Norge må være redusert med 90 prosent.

### Krav om elektrifisering

Kravet om elektrifisering må innarbeides både i utlysningsteksten i forbindelse med konsesjonsrundene og i regjeringens mandat til Oljedirektoratet, slik at dette blir grunnlaget for forhandlingene om utbyggingsløsning mellom staten og oljeselskapene.

Hensynet til klimaet må ligge til grunn i prosessene knyttet til petroleumssektoren. Her er spesielt konsesjonssystemet og behandlingen av utbygginger (PUD) sentrale. I vilkårene for utlysning av

blokker i konsesjonssystemet, må det forutsettes at eventuell fremtidig utbygging skal baseres på utslippsfri kraft.

Når oljedirektoratet forhandler med selskapene om utbyggingsløsning og utarbeiding av plan for utbygging og drift (PUD) må OD stille krav om at kraftproduksjonen skal være CO<sub>2</sub>-nøytral.



Det må presiseres i bevilgningsbrevet fra Olje- og energidepartementet til Oljedirektoratet at direktoratet har i oppdrag å sørge for at enhver ny utbygging på norsk sokkel skal ha utslippsfri kraftproduksjon. I stedet for dagens praksis må utslippskrav ligge til grunn for valg av utbyggingsløsning. I dag er utbyggingsløsningen framforhandlet når man får en behandling av utslippssøknad hjemlet i forurensingsloven.

Forurensingsloven må brukes til å stille krav om både utslipp og teknologi på et tidlig tidspunkt i prosessen.

Også eksisterende felt må basere sin kraftproduksjon på utslippsfri kraft fra land. I Klimameldingen må det legges til grunn at samtlige av feltene som ligger inne i Klimakur sin utredning må



elektrifiseres. Dette vil redusere utslippene fra petroleumssektoren isolert sett med ca. 4 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Det er viktig at det stilles krav og gis incentiver slik at man får redusert utslippene mest mulig.

#### *Økt CO<sub>2</sub>-avgift*

Utslippene av klimagasser fra petroleumsvirksomheten er nesten fordoblet siden 1990, og utslippene har de senere årene økt mer enn produksjonsnivået på olje og gass. Samtidig har det blitt stadig billigere å slippe ut CO<sub>2</sub> på norsk sokkel, noe blant annet Riksrevisjonen viser. Med dagens nivå på CO<sub>2</sub>-avgiften vil det ikke bli utløst flere klimatiltak på sokkelen. Venstre mener CO<sub>2</sub>-avgiften i første omgang må økes til om lag 750 kr/tonn.

|  |                  |
|--|------------------|
| Elektrifisering - Sørlege Nordsjø              | <b>421 000</b>   |
| Snøhvit - stor elektrifisering Melkøya (tog 1) | <b>293 000</b>   |
| Elektrifisering - Nordlige Nordsjø (60 Hz))    | <b>1 135 000</b> |
| Elektrifisering - Norskehavet                  | <b>700 000</b>   |
| Elektrifisering - Nordlige Nordsjø (50 Hz)     | <b>340 000</b>   |
| Elektrifisering - Midtre Nordsjø               | <b>190 000</b>   |
| <b>SUM</b>                                     | <b>3 079 000</b> |

#### CO<sub>2</sub>-fangst

Kravet om CO<sub>2</sub>-fangst og lagring (CCS) fra dag én ved nye konsesjoner til gasskraftverk må stå fast. CCS er en fullt ut tilgjengelig teknologi, og er det tiltaket som kan redusere utslippene i Norge mest fram mot 2020. Norge har et stort potensial til sikker lagringsplass av CO<sub>2</sub> på norsk sokkel.

#### *Kårstø*

Et fullskala anlegg for CO<sub>2</sub>-fangst og lagring må bli realisert på Kårstø. En investeringsbeslutning må bli tatt senest i 2012. Klimakur2020 viser at tiltakskostnaden for CO<sub>2</sub>-håndtering på Kårstø ikke er høyere enn hva marginalkostnaden for utslippskutt må være hvis vi skal greie nasjonale

målsetninger for utslippsreduksjoner. Venstre vil gå videre med arbeidet for en integrasjon mellom gasskraftverket og gassterminalen på Kårstø.



#### *Mongstad*

Det er svært beklagelig at prosjektet for fullskala CO<sub>2</sub>-håndtering på Mongstad er utsatt. Venstre mener at måten prosjektet har vært organisert på har vært lite heldig, og at man derfor må se nærmere på hva som har gått galt i prosessen og høste lærdom av dette. Venstre mener det er helt nødvendig at prosjektet på Mongstad blir fullført.

#### *Snøhvit*

I utslippstillatelsen for Snøhvit-anlegget ble stilt krav om at Statoil skal tilrettelegge energianlegget for CO<sub>2</sub>-håndtering, dvs. både for CO<sub>2</sub>-fangst og for transport/deponering i egnet reservoar. I utslippstillatelsen understreket også Statens forurensingstilsyn (SFT, nå KLIF) at bl.a. teknologisk utvikling og endringer i klimapolitikken kan gi grunnlag for å vurdere nye krav knyttet til klimagassutslippene fra virksomheten i medhold av forurensningsloven § 18. Vedtaket ble opprettholdt av Miljøverndepartementet. Venstre vil på bakgrunn av dette stille krav om rensing av Snøhvit-anlegget på Melkøya gjennom landstrøm eller CO<sub>2</sub> fangst.

*Teknologikrav*

Med konsesjonstildelingen til Industrikraft Møre er det satt en ny standard for klimakrav til nye store utslippskilder. Dette er et effektivt og godt virkemiddel.

Venstre vil teknologikrav til nye utslippskilder. Forurensingsloven er et sentralt virkemiddel for å redusere de norske utslippene, og myndighetene har mulighet til å stille teknologi- og utslippskrav gjennom forurensingsloven som forhindrer at nye utslippskilder øker klimagassutslippene. Samtidig vil det gjennomføres tiltak for å redusere forurensingsbelastningen fra eksisterende utslippskilder.

Kombinert med teknologi- og utslippskrav for nye utslippskilder, må det innen 2020

innføres teknologi- og utslippskrav for alle eksisterende punktutslipp over 100 000 tonn CO<sub>2</sub>.

|   |                  |
|---|------------------|
| Cluster, CCS Grenland, rørtransport (2020)(Norcem, Esso, Rafsnes, Herøya, Norske Skog)          | <b>2 404 000</b> |
| CCS Mongstad, kraftverk og krakker, egen transport og lagring (2020)                            | <b>1 630 000</b> |
| Cluster, CCS Midt-Norge rør (2020) (Tjeldbergodden, Nordfrakalk, Elkem Tamshavn, Hydro Sunddal) | <b>1 003 000</b> |
| CCS Kårstø kraftverk og prosess, egen transport og lagring (2020)                               | <b>1 495 000</b> |
| <b>SUM</b>  | <b>6 532 000</b> |

## FORNYBAR ENERGI

Venstre vil peke på at en hovednøkkel for å nå målene om kutt i klimautslippene er å bytte ut forurensende energiproduksjon med fornybar kraft. Norge har spesielt gode forutsetninger for å øke produksjonen av fornybar energi.

Vannkraften har allerede gitt oss en relativt høy fornybarandel – og potensialet er betydelig innenfor blant annet vindkraft og bioenergi. Vi har mye vind spredt over store arealer og rikelig tilgang på plantemateriale fra landbruk og skog. Forholdene ligger også godt til rette for å utvinne energi fra bølger, tidevann og saltkraft. Forsterket satsing på fornybar energiproduksjon må derfor være et av Norges viktigste bidrag i arbeidet med å redusere klimagassutslippene.



Det har blitt hevdet at Norge ikke trenger mer fornybar energi, samt at det er uheldig å produsere kraft vi ikke trenger. De som gir uttrykk for slike synspunkter, utviser for det første et snevert syn på fornybar energi. De glemmer dessuten at Norge har en fossilandel på 40 prosent i tillegg til den

store fossile energibruken på sokkelen.

Venstre er tilhengere av at Norge skal produsere mye mer ny fornybar kraft, for eksempel gjennom vindkraftutbygging. Det er dessuten positivt om Norge kan eksportere et overskudd av fornybar kraft, eller finansiere utbygging av fornybar energi i andre land.

Venstre vil understreke betydningen av å få på plass et felles grønt sertifikatsystem med Sverige fra 1. januar 2012. Erfaringer fra Sverige viser at sertifikatsystemet er et svært effektivt virkemiddel for å sikre utbygging av fornybar elproduksjon. Det er samtidig sentralt at dette felles sertifikatsystemet sikrer at det blir lønnsomt å bygge ut vindkraft i Norge. Gjennom innføring av et slikt system vil Enovas ansvar for fornybarsatsingen opphøre, og finansieringen vil gå over strømgeregningen. Om lag en tredjedel av Enovas rammer vil frigjøres gjennom et grønt sertifikatmarked.

Enova skal få utvidet sitt ansvarsområde til å premiere klimavennlige løsninger gjennom blant annet tildeling av støtte til fjernvarmeutbygging og klima- og prosessiltak i industrien. Enova henter mye av sin finansiering fra energifondet. Venstre vil fortsette styrkingen av energifondet og har som mål at innen inneværende fireårsperiode skal kapitalen økes til 40 mrd. kroner.

**Melding # 1**  
Norsk klimapolitikk

## INDUSTRI

Det er et betydelig potensial for utslippreduserende tiltak i industrien som kan realiseres med relativt lave kostnader. I dag forurenses deler av industrien uten å betale. Venstre mener alle må bidra til å bekjempe klimaendringene og derfor må alle betale for utslippene.

Gjennom opprettelsen av et grønt sertifikatmarked frigjøres omlag en tredjedel av Enovas rammer. Venstre vil at Enovas ansvarsområde utvides til å omfatte klima og prosessiltak i industrien.

*Industrien skal bidra gjennom:*

- Innbetaling til et klimafond
- Forpliktende avtaler mellom industrien og myndighetene
- Det skal gis støtte til klimatiltak gjennom Enova der hvor det er forenelig med EØS-avtalen

|  |                |
|--|----------------|
| Anodeproduksjon (Al) - red. forbruk av pakkoks                   | <b>24 300</b>  |
| Energiledelse i industrien                                       | <b>238 302</b> |
| Leca - fossil tillsats til bioslam                               | <b>2 000</b>   |
| Petrokjemi - red. bruk av fyrgass (modifisert ovnstekn.)         | <b>10 000</b>  |
| Annen industri - olje til bioenergi                              | <b>150 108</b> |
| Petrokjemisk - red. etanforbruk                                  | <b>17 000</b>  |
| Næringsmiddel - energieffektivisering                            | <b>108 295</b> |
| Næringsmiddel - olje til bioenergi                               | <b>115 775</b> |
| Annen industri - energieffektivisering                           | <b>148 271</b> |
| Ferrolegeringer - salg av CO-gass til nabobedrift (red. fakling) | <b>25 300</b>  |
| Sement fabr. 1 øke biobrenselandel                               | <b>40 000</b>  |
| Gjødselind. red. lystgassutslipp                                 | <b>320 000</b> |
| Petrokjemisk - redusert  | <b>3 000</b>   |

|   |                  |
|---|------------------|
| dampforbruk   |                  |
| Aluminiumbransjen red. PFK-utslipp                              | <b>470 000</b>   |
| Mineralull - olje til LNG på støttebrennere                     | <b>1 500</b>     |
| Sement fabrikk 2 - øke biobrenselandel                          | <b>25 000</b>    |
| Kalk - spillolje til biobrensel                                 | <b>84 660</b>    |
| Treforedling (1 bedr.) - olje til bio/avfall                    | <b>127 685</b>   |
| Annen industri - olje til fjernvarme                            | <b>291 258</b>   |
| Næringsmiddel - olje til fjernvarme                             | <b>102 668</b>   |
| Petrokjemisk - red. fakling pga. ny etankompressor              | <b>9 000</b>     |
| Ferrosilium øke trekull fra 5 til 40 % av kull/koksforbruk      | <b>450 000</b>   |
| Ferromangan - øke trekull fra 0 til 20% av koksforbruk          | <b>190 000</b>   |
| Ferrosilium - øke trekull fra 40 % til 80 % av kull/koksforbruk | <b>500 000</b>   |
| Sement nivå 2 - ytterligere økt andel bioenergi fabr. 2         | <b>62 500</b>    |
| Sement red. klinkerandel fra 85% til 80 %                       | <b>78 000</b>    |
| Silisiumkarbid - øke trekull fra 0 til 20 % av kull/koksforbruk | <b>19 600</b>    |
| Anodeprod (Al) - fossil pakkoks til trekull                     | <b>66 000</b>    |
| Sement nivå 2 - ytterligere økt andel bioenergi fabr. 1         | <b>40 000</b>    |
| Treforedling (resten) - olje til bioenergi                      | <b>188 320</b>   |
| Treforedling nivå 2 - olje til bioenergi                        | <b>111 421</b>   |
| Mineralull - olje til biogass på støttebrennere                 | <b>4 750</b>     |
| titanpigment - olje til biogass                                 | <b>25 000</b>    |
| Metallindustrien - gass til biogass i fyring                    | <b>280 000</b>   |
| Treforedling - naturgas/LPG til biogass                         | <b>20 706</b>    |
| <b>SUM</b>  | <b>4 350 419</b> |

## LANDBRUK

Jordbruket i Norge står for litt mindre en 10 prosent av de totale klimagassutslippene i Norge. I all hovedsak er dette lystgass og metangassutslipp som står for cirka halvparten av utslippene hver. Metangassene stammer for det meste fra drøvtyggers fordøyelse og fra gjødsellagring, mens lystgassutslippene først og fremst stammer fra nedbrytning av nitrogenforbindelser i jord og husdyrgjødsel lagret under oksygenfattige forhold.

Biogass

Bruk av husdyrgjødsel til biogass er det enkelttiltaket som kan få til de største utslippsreduksjonene fra jordbruket og har et reduksjons potensial på 0,5 millioner tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter. Sammen med substrater fra husholdningsavfall kan biogass gi en total energimengde på 5 TWh.



Venstre mener målet om at 30 prosent av husdyrgjødsel skal brukes til biogassproduksjon innen 2020 må stå fast.

For å nå denne målsettingen er det nødvendig med store industrielle biogassanlegg basert på våtorganisk avfall, kloakk og husdyrgjødsel. På grunn av strukturen i norsk landbruk er det også viktig å gjøre det enklere å få til lønnsomme gårdsanlegg som kan produsere varme og strøm til egen bruk og på sikt også biogass som drivstoff.

*Investeringsstøtte til bygging av biogassanlegg*

Biogassanlegg basert på husdyrgjødsel og særlig små gårdsbaserte anlegg er per i dag ikke bedriftsøkonomisk lønnsomt. Likevel er det viktig å få bygd slike anlegg for å redusere klimagassutslipp fra jordbruket. Vi må derfor øke investeringsstøtten til bygging av biogassanlegg, både store industrianlegg med innblanding av våtorganisk avfall, og mindre gårdsbaserte biogassanlegg. Industrielle anlegg med innblanding av husdyrgjødsel bør også få investeringsstøtte til lagertanker og infrastruktur på gårdene som skal levere husdyrgjødsel til anleggene. Økt investeringsstøtte bør gjennomføres og samordnes med Enovas og Innovasjon Norges eksisterende støtteordninger.

*Prisgaranti ved produksjon av biogass, elektrisitet fra biogassproduksjon og bioest*

For å få til forutsigbarhet i produksjonen av biogass fra små gårdsbaserte anlegg kan et godt tiltak være å få på plass en feed-in tariff eller en prisgaranti på salg av elektrisk kraft produsert fra biogass som i dag ikke blir dekket med grønne sertifikater. Størrelsen og beliggenheten for anlegget er avgjørende for prisen per kWh.

*Direkte betaling for reduserte utslipp av metan og lystgass*

Betaling for dokumentert reduserte utslipp av metan og lystgass kan være et godt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra husdyrgjødsel og andre produkter som behandles i biogassanlegg. Dette kan knyttes opp mot allerede eksisterende tilskudds ordninger som i dag gir tilskudd pr dyr. Har man et biogassanlegg som håndterer all gjødsel på gården kan man for eksempel få økt tilskudd pr dyr de første ti år etter bygging.

*Økt CO<sub>2</sub>-avgift på konkurrerende energibærere til biogass.*

En økt CO<sub>2</sub>-avgift på konkurrerende, fossile energibærere vil gjøre biogass mer konkurransedyktig. Dette gjelder for fossile drivstoff, inkludert naturgass, og for fossile oppvarmingskilder.

*Reduserte lystgassutslipp fra åker og eng*

Det bør satses på informasjonsspredning, forskning og utvikling for å bedre kunnskapen om gjødsling og lystgassutslipp. Mulige tiltak for å gjødsle riktig, er bruk av N-sensor og utvikling av riktig type spredeutstyr. Venstre mener myndighetene bør innføre tettere opplæring, oppfølging og kontroll av gjødselplaner og gjødselpraksis på gårdsbruk for å hindre unødvendige utslipp av lystgass, og støtter derfor Klimakurs vurdering av at forskriften om gjødselplanlegging bør endres, og at man bør vurdere andre juridiske krav for å sikre riktig gjødsling.



Tiltak for å redusere jordarbeiding og mer grøfting vil også hindre utslippene av lystgass. Stadig tyngre jordbruksmaskiner kan bidra til økt jordpakking. Redusert jordarbeiding og drenering vil redusere utslippene. Et godt virkemiddel vil være å gjenopprette og inkludere tilskudd til grøfting i de regionale miljøprogrammene, samt satse på videre forskning og utvikling for å optimalisere tiltaket. GPS-assistert maskinstyring, som gir faste kjørespør og dermed mindre jordpakking, er også et tiltak som bør vurderes.

Stans i nydyrking av myr vil kunne redusere klimagassutslipp fra jordbrukssektoren med nesten 10 prosent over ti år, og Venstre mener derfor at en viktig oppfølging av Klimakur er å vedta forskriftsendringen om nydyrking som Landbruks- og matdepartementet har ute på høring. Det kan også gjennomføres tiltak for å øke bindingen i eksisterende jordbruksjord. Nedpløying av biokull er et tiltak som kan ha stort potensial for å binde mer karbon, i tillegg til at det også vil ha positiv effekt på jordkvaliteten. Det trengs mer forsknings- og utviklingsaktivitet med hensyn til biokull.

*Redusert fossil energibruk transport i jordbruket*

For å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra fossil energibruk i jordbruket, bør man innlemme avgiftsfri diesel i omsetningspåbudet for biodrivstoff, slik at også jordbruksmaskiner går på en andel fornybart drivstoff.

*Utfasing fossil energi i veksthustnæringen*

Det finnes tekniske tiltak for å fase ut all bruk av fossil energi fra veksthustnæringen, gjennom bruk av varmepumper, bioenergi og fornybar fjernvarme. Det er positive tiltak på gang gjennom programmer initiert av myndigheter og næringen. Barrierer for konvertering er likevel manglende investeringsevne i næringen, på grunn av usikre framtidsutsikter, samt at næringen er fritatt CO<sub>2</sub>-avgift på fossil gass.

Manglende CO<sub>2</sub>-avgift gjør at man i en del tilfeller ikke har tilstrekkelig incentiv til å skifte til fornybare og mer klimavennlige alternativer. Venstre har tidligere anbefalt myndighetene å vurdere CO<sub>2</sub>-avgift på fossilgass også for veksthustnæringen. Når dette likevel ikke har blitt gjort, har det sin bakgrunn i bekymring for at en slik endring i rammevilkårene, skal minske konkurransevnen mot utlandet. Venstre mener at dersom myndighetene velger å

videreføre en slik subsidiering av fossil energibruk, som fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift faktisk er, bør det stilles forpliktende krav til næringen om en konverteringsplan bort fra fossil energi innen få år. Dette bør følges opp av rammevilkår som gjør slik konvertering økonomisk levelig for næringen.

I Rogaland har et vesentlig antall veksthus konvertert til fossil gass. Klimakur sitt foreslåtte tiltak vedrørende innblanding av 60 prosent biogass i dette nettet bør derfor gjennomføres. Som virkemiddel bør det vurderes et innblandingspåbud av biogass i eksisterende fossilgassnett.

|   |               |
|---|---------------|
| Redusert norm for gjødsling og tiltak for drenering og redusert | <b>93 000</b> |
|---|---------------|

|   |                |
|---|----------------|
| jordpakking   |                |
| Stans i nydyrking av myr og restaurering av dyrket myr  | <b>78 000</b>  |
| Erstatning av olje, propan og el-kjel i veksthus med forbrenning av 260 000 m <sup>3</sup> flis | <b>45 500</b>  |
| Biogass fra 60 % tilgjengelig husdyrgjødsel fra Rogaland innført på gassnettet                  | <b>62 000</b>  |
| Optimalisering av spredningstidspunkt og -metode for husdyrgjødsel og oppfølging av gjødselplan | <b>113 000</b> |
| Biogass trinn 1 + sambehandling med 200 000 tonn våtorganisk avfall                             | <b>147 500</b> |
| Biogass trinn 1: 30% husdyrgjødsel  | <b>136 500</b> |
|   | <b>675 500</b> |

## BYGGSEKTOREN

Bygg bruker 40 prosent av energien i Norge i dag og står for omlag 3 prosent av de direkte utslippene, i tillegg kommer en betydelig større mengde utslipp fra produksjon og konstruksjon av bygg. De direkte utslippene er overflødige og kan fjernes uten større kostnader.

Kravene til energibruk i bygninger og skal strammes kraftig inn. Hovedregelen skal være at bygg forsynes med fornybar energi. Det skal ikke tillates å installere ny oljefyring som grunnlast i nybygg og ved rehabilitering. Utfasing av eksisterende oljefyr skal gjennomføres gjennom romslige støttetiltak over et konverteringsprogram fra oljefyring til bioenergi eller varmepumper. Mineraloljeavgiftens skal økes.

|   |                |
|---|----------------|
| Fjernvarme fra olje til biodiesel         | <b>94 763</b>  |
| Fjernvarme fra naturgass til elektrisitet | <b>60 115</b>  |
| <b>SUM</b>                                | <b>154 878</b> |

### Fase ut all fossil energi i offentlige og private bygg innen 2020

Venstre mener det derfor må være et mål at all fossil energi til oppvarming, både fyringsolje og naturgass, blir faset ut fra både offentlige og private bygg innen 2020. I følge Klimakur 2020 "vil det være mulig å redusere størsteparten av klimagassutslippene fra bygg innen 2020 gjennom å kombinere virkemidler på en gunstig måte."

#### *Økt avgift på fossil oppvarming*

Venstre mener å benytte avgifter for å redusere fossil oppvarming, som olje og gass, er et enkelt og effektivt tiltak. Økningen i bruk av fyringsolje har vært betraktelig de siste fyringssesongene siden dette har vært et rimeligere alternativ enn elektrisitet. Med dagens prisbilde vil en økning i avgiften på fyringsolje på 2 kr/liter, og tilsvarende avgift på fossil gass

være tilstrekkelig for å gjøre fornybare oppvarmingskilder konkurransedyktige. Avgiften må også omfatte brukere som i dag har fritak eller redusert avgift, slik at alle brukere av fossil energi til oppvarming i industri og fjernvarme m.m. får en tilstrekkelig økonomisk motivasjon til å konvertere til fornybar oppvarming.

### Redusere energiforbruket

Kravene til energibruk i bygninger og skal strammes kraftig inn. Hovedregelen skal være at bygg forsynes med fornybar energi. Det skal ikke tillates å installere ny oljefyring som grunnlast i nybygg og ved rehabilitering. Utfasing av eksisterende oljefyr skal gjennomføres gjennom romslige støttetiltak over et konverteringsprogram fra oljefyring til bioenergi eller varmepumper. Mineraloljeavgiftens skal økes.

I tillegg kan store mengder elektrisitet som i dag benyttes i bygg frigjøres til andre sektorer, hvor det er færre alternative, utslippsfrie energikilder. 80 prosent av energibruken i bygg er el-basert. Energieffektivisering i eksisterende byggmasse er et klimatiltak med lave kostnader, som ofte vil ha positiv nåverdi, men som likevel ikke gjennomføres. Venstre mener derfor tiltak i byggsektoren er sentrale for å redusere de totale utslippene, både i egen, men også i andre sektorer. Målet for energieffektivisering fra bygg er i rapporten fra Arnstadutvalget på 10 TWh/år innen 2020. Dette er et gjennomarbeidet, men ikke veldig ambisiøst mål.

Høyere tak for investeringsstøtte for omlegging til fornybar energiforsyning, vannbårne varmesystemer og energieffektiverende tiltak i offentlig og privat byggmasse vil være et viktig verktøy. Med tanke på at de fleste bygg er private hjem, og at påvirkningsmuligheten overfor energibruken i disse byggene er



lav, vil det være sentralt å utarbeide målrettede, økonomiske virkemidler for denne gruppen.

*Nye virkemidler for energieffektivisering*  
Venstre mener Enova ikke fungerer godt nok for å realisere energieffektivisering i mindre prosjekter som i private hjem eller mindre næringsbygg. Venstre ønsker derfor å innføre ”hvite sertifikater” for å ta ut energieffektiviseringspotensialet i norske bygg, eller alternativt innføre skattefradrag for energieffektiviseringsinvesteringer.

*Det offentlige må gå foran*  
Eiere av offentlige bygg har i denne sammenheng en viktig rolle som pådriver for å etterspørre bygg med særlig lavt energibehov, slik at kompetansen i næringen er høy nok til at nullenergibygger er en realistisk standard i 2020.

*Forbedret plan- og bygningslov*  
TEK bør ha jevnlige forbedringer og neste runde med forbedringer bør gjennomføres iløpet av 2011, da dagens TEK henger etter i forhold til hvilken energistandard byggebransjen i dag kan levere.

### Plussus

Plussus er bygninger som gjennom driftsfasen genererer mer energi enn det som ble brukt til produksjon av byggevarer, oppføring, drift og avhending av bygget. Det offentlige bør bygge flere plussus innen 2020, blant annet i regi av Statsbygg. Alle statlige bygg under planlegging i dag bør tilfredsstillende minimum energiklasse A, nye prosjekter bør kreve passivhusstandard og i tillegg produsere hele eller deler av eget energibehov selv.

### Energisjekk

Det skal etableres en ordning med energisjekk for boligbygg for å realisere enkel og effektive energisparetiltak, og tilskuddsordningen for energisparing i

husholdningen skal økes og utvides til å omfatte rentbrennende ovner og luft-til-luft varmepumper.

|   |                  |
|---|------------------|
| Energioppfølging Nybygg,boligbygg.                                | <b>273</b>       |
| Energioppfølging Nybygg, næringsbygg                              | <b>171</b>       |
| Isolering og tetting Nybygg, boligbygg                            | <b>1 594</b>     |
| Energioppfølging rehab, boligbygg                                 | <b>8 369</b>     |
| Lavenergi, nybygg, næringsbygg                                    | <b>2 131</b>     |
| Isolering og tetting Nybygg, næringsbygg                          | <b>1 437</b>     |
| Energioppfølging rehab, næringsbygg                               | <b>5 159</b>     |
| Isolering og tetting Rehab, boligbygg                             | <b>40 808</b>    |
| Lavenergiløsning, nybygg, bolig                                   | <b>3 415</b>     |
| Lavenergi, rehab, næringsbygg                                     | <b>105 015</b>   |
| Energistyring, rehabilitering, Bolig                              | <b>10 700</b>    |
| Konvertering fra fossil gass (NG og LPG) til biogasskjel, NÆRING  | <b>77 515</b>    |
| Konvertering fra oljekjel til elkjel, NÆRING                      | <b>592 000</b>   |
| Konvertering fra olje+el til fjernvarme, BOLIG                    | <b>242 000</b>   |
| Konvertering fra fossil gass (NG og LPG) til biogasskjel, BOLIGER | <b>36 000</b>    |
| Konvertering fra parafinovn til luft-luft VP, BOLIG               | <b>203 000</b>   |
| Gratis-tiltak (avvik fra Perspektivmid. referansebane)            | <b>595 718</b>   |
| Isolering og tetting Rehab, næringsbygg                           | <b>6 376</b>     |
| Lavenergiløsning, rehab, bolig                                    | <b>77 176</b>    |
| Teknisk utstyr (BTT) Rehab, boligbygg                             | <b>21 789</b>    |
| Teknisk utstyr (BTT) Rehab, næringsbygg                           | <b>7 466</b>     |
| Energistyring rehab næringsbygg                                   | <b>7 041</b>     |
| Teknisk utstyr (BTT) Nybygg, boligbygg                            | <b>683</b>       |
| Energistyring, nybygg, bolig                                      | <b>546</b>       |
| Energistyring, nybygg, næringsbygg                                | <b>342</b>       |
| Teknisk utstyr (BTT) nybygg, næringsbygg                          | <b>428</b>       |
| <b>SUM</b>  | <b>2 047 152</b> |

## STATEN

Venstre mener det offentlige har en spesiell mulighet og et spesielt ansvar for å redusere klimagassutslipp.

Staten bidrar til klimagassutslipp gjennom egen drift og anskaffelser, som forbruker, som produsent, som byggherre og eiendomsforvalter. Staten påvirker for eksempel valg av transport- og energiløsninger og ved å bidra til organisk restavfall. Staten kjøper årlig inn varer og tjenester for rundt 100 milliarder kroner (2005). Regjeringen er opptatt av at statlig sektor går foran i klimaarbeidet.

### Alle offentlige kjøretøy på klimavennlige drivstoff innen 2020

Satten må legge om til klimavennlige drivstoff for sine kjøretøyparker og tilrettelegge for infrastruktur for disse kjøretøyene. Venstre krever at minimum 50% av bilene staten kjøper er elbiler, ladbare hybridbiler eller hydrogenbiler innen 2011 - 2012. Der elbiler eller ladbare hybrider ikke er hensiktsmessige bør bio-biler velges.

### Nullenergibygge standard i 2020

Bygg slipper fremdeles ut store mengder klimagasser og bruker mye energi. I dag er teknologi for å redusere energibruken i bygg lett tilgjengelig og det finnes et mangfold av oppvarmingskilder som unngår bruk av fossil olje og gass. Staten er en stor kunde som kan bidra til et marked for klimavennlige oppvarmingsløsninger.



For at nullenergibygge skal bli standard innen 2020 må eierne av offentlige bygg ta på seg en pådriverrolle. All fossil energi til oppvarming av bygg må fases ut av offentlige bygg, og staten må gjennomføre energisparingstiltak i eksisterende byggemasse. Eventuelle nybygg må settes opp etter passivhus og plusshusstandard.

## KOMMUNER

Venstre mener norske kommuner og fylkeskommuner har en spesiell mulighet og et spesielt ansvar for å redusere klimagassutslipp.

Kommunestyrer og fylkesting er viktige aktører for å nå målene om reduksjon i klimagasser. Denne spesielle rollen ble fremhevet i Klimakur 2020. Kommuner og fylkeskommuner kan gå foran som et godt eksempel med egne utslippskutt, samtidig kan de gjennom planmyndighet legge rammebetingelser for annet utslipp.

### Alle offentlige kjøretøy på klimavennlige drivstoff innen 2020

Kommuner, fylkeskommuner og store flåteeiere må legge om til klimavennlige drivstoff for sine kjøretøyparker og tilrettelegge for infrastruktur for disse kjøretøyene. Venstre krever at minimum 50% av bilene kommuner og andre offentlige aktører kjøper er elbiler, ladbare hybridbiler eller hydrogenbiler innen 2011 - 2012. Der elbiler eller ladbare hybrider ikke er hensiktsmessige bør bio-biler velges.

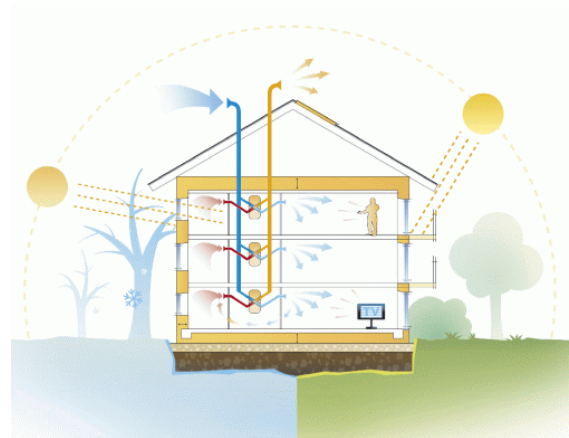


Fylkeskommunene kan gå foran ved å ta i bruk utslippsfrie eller fornybare drivstoff i fylkets busser og ferger. Også her bør målet være at alle nye fartøy og busser som anskaffes skal gå på utslippsfrie eller fornybare drivstoff – og at samtlige fartøy og kjøretøy skal gjøre det i 2020. Fylkeskommunen bør stille krav om bruk

av klimavennlige drivstoff i fergene og bussene, selv om kostnaden blir noe høyere.

### Nullenergibygge standard i 2020

Bygg slipper fremdeles ut store mengder klimagasser og bruker mye energi. I dag er teknologi for å redusere energibruken i bygg lett tilgjengelig og det finnes et mangfold av oppvarmingskilder som unngår bruk av fossil olje og gass.



Kommuner og fylkeskommuner er store kunder som kan bidra til et nytt lokalt marked for klimavennlige oppvarmingsløsninger.

For at nullenergibygge skal bli standard innen 2020 må eierne av offentlige bygg ta på seg en pådriverrolle. All fossil energi til oppvarming av bygg må fases ut av offentlige bygg, og kommuner og fylkeskommuner må gjennomføre energisparingstiltak i eksisterende byggemasse. Eventuelle nybygg må settes opp etter passivhus og plussstandard.

### Økt produksjon av klimavennlig energi

En hovednøkkel for å nå målene om utslippskutt er å bytte ut forurensende energiproduksjon med fornybar energi.

Norge har spesielt gode forutsetninger for å øke produksjonen av fornybar energi.

uheldige konsekvenser for miljø og biologisk mangfold.

Samtidig er vi helt avhengig av lokal og regional vilje til å satse på og legge til rette for fornybar energiproduksjon. Det er derfor viktig at det legges til rette for gode vindkraftprosjekter, med mindre de har

## AVFALL

Avfall er ressurser på avveie. Det overordnede målet med avfallspolitikken er å øke utnyttelsen av avfallet som en ressurs, samtidig som utslipp av klimagasser og miljøgifter fra avfallet minimeres. Ved en målbevisst bruk av regelverk, avgifter og andre virkemidler vil vi legge til rette for at stadig flere avfallsfraksjoner kan tas inn i kretsløpet og komme til nytte igjen som råvarer i nye produkter eller i energiproduksjon. Strengt regulerte rammer for sluttbehandling og avgifter som speiler miljøkostnadene fra forbrenning og deponering, skal bidra til at vi når de ambisiøse målene på avfallsområdet.



Det er beregnet at tiltak knyttet til forbedret uttak av metangass og økt omdanning av metangass til CO<sub>2</sub> gjennom biofilter kan gi en vesentlig utslippsreduksjon fram mot 2020. Biofilter er i denne sammenhengen et topplag over deponiet som øker omdanning av metangass til andre gasser som er mindre potente klimagasser.

Aktuelle tiltak retter seg både mot å øke effektiviteten i eksisterende gassoppsamlingsanlegg og å stille krav om uttak av metan fra deponier som ikke har slike anlegg i dag. Alle deponier som skal drive videre etter 2009, skal i løpet av 2007 få nye tillatelser fra miljøvernmyndighetene, etter kravene i

deponiforskriften innført i 2002. I disse tillatelsene gis spesifikke tekniske krav om overdekking av utfylt areal og om metanoppsamling. Det ventes at nær halvparten av deponiene vil legge ned og ikke drive videre etter 2009, men krav om metanoppsamling og topplag vil også gjelde for disse. Regjeringen vil at uttaket av metangass fra eksisterende deponi økes. Miljøvernmyndighetene vil vurdere gasspotensialet fra tidligere nedlagte fyllinger og fremme aktuelle tiltak for økt gassoppsamling også fra disse deponiene.

| <b>Avfall</b>                                    |                |
|--|----------------|
| Opprustning av eksisterende metangassanlegg      | <b>70 560</b>  |
| Etablering av nye metangassanlegg                | <b>26 250</b>  |
| Økt materialgjenvinning av plast                 | <b>91 900</b>  |
| Økt produksjon av biogass fra våtorganisk avfall | <b>21 850</b>  |
|  | <b>210 560</b> |

## FINANSIERING

Etatsutredningen Klimakur2020 beskriver i liten grad provenyeffektene ved ulike tiltak, men skisserer grovt at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved reduksjoner tilsvarende målene i klimaforliket beløper seg til om lag 5 mrd. kroner årlig.



Enkelte av tiltakene som beskrevet i dette dokumentet vil ha provenyeffekt, enkelte vil finansieres utenfor satsbudsjettet.

Venstre er forøvrig godt i gang med klimakuren. I alternativt statsbudsjett for 2012 bidrar Venstres satsing på klima- og miljøtiltak med en grønn skatte- og avgiftsreform som bidrar til et samlet skatteskifte på omlag 5,4 mrd. kroner, 2 695,5 mill. kroner i bevilgninger for 2012 og fondsavsetninger på totalt 5,2 mrd. kroner utover regjeringens forslag.