



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Prop. 82 L

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i klimakvoteloven og
forurensningsloven (utvidet virkeområde)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	5	Forslag til endringer i forurensningsloven	15
2	Bakgrunn	6	5.1	Geografisk virkeområde i forurensningsloven § 3	15
2.1	Behovet for endringer i forurensningsloven	6	5.1.1	Forslaget i høringsnotatet	15
2.2	Behovet for endringer i klimakvoteloven	6	5.1.2	Høringsinstansenes syn	16
2.3	Høringene	7	5.1.3	Departementets vurdering	16
2.3.1	Høring av endring av forurensningslovens geografiske virkeområde	7	5.2	Saklig virkeområde i forurensningsloven § 5	16
2.3.2	Høring av øvrige endringer i forurensningsloven og endringer i klimakvoteloven	8	5.2.1	Forslaget i høringsnotatet	16
3	Norges internasjonale forpliktelser	9	5.2.2	Høringsinstansenes syn	16
3.1	Folkerettslige forpliktelser knyttet til dumping, plassering av materiale og geotekniske tiltak til havs	9	5.2.3	Departementets vurdering	16
3.2	Regler i EUs klimakvotesystem om transport av klimagasser	10	5.3	Særskilt tillatelse til forurensende aktivitet etter forurensningsloven § 11	17
4	Gjeldende rett	12	5.3.1	Forslaget i høringsnotatet	17
4.1	Hjemmel for regulering av dumping, plassering av materiale og marine geotekniske tiltak	12	5.3.2	Høringsinstansenes syn	17
4.1.1	Forurensningslovens virkeområde	12	5.3.3	Departementets vurdering	17
4.1.2	Skipssikkerhetsloven	12	6	Forslag til endringer i klimakvoteloven	18
4.2	Hjemmel for å regulere transport av klimagasser omfattet av EUs klimakvotesystem	12	6.1	Stedlig virkeområde i klimakvoteloven § 2	18
4.2.1	Forurensningslovens virkeområde	12	6.1.1	Forslaget i høringsnotatet	18
4.2.2	Klimakvotelovens virkeområde	13	6.1.2	Høringsinstansenes syn	18
4.2.3	Administrerende myndighet for grensekryssende transport av klimagasser	14	6.1.3	Departementets vurdering	18
4.3	Krav om tillatelse til aktivitet omfattet av klimakvotesystemet ...	14	6.2	Hjemmel for å utpeke administrerende myndighet i klimakvoteloven § 3	18
			6.2.1	Forslaget i høringsnotatet	18
			6.2.2	Høringsinstansenes syn	19
			6.2.3	Departementets vurdering	19
			7	Økonomiske og administrative konsekvenser	20
			8	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget	21
				Forslag til lov om endringer i klimakvoteloven og forurensningsloven (utvidet virkeområde)	24

Prop. 82 L

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i klimakvoteloven og forurensningsloven (utvidet virkeområde)

*Tilråding fra Klima- og miljødepartementet 27. mars 2026,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Klima- og miljødepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag til endringer i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) og lov 17. desember 2004 nr. 99 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteloven).

For det første foreslås endringer i forurensningsloven for å utvide adgangen til å gjøre loven gjeldende utenfor norsk territorialfarvann og økonomisk sone. Endringen er nødvendig for å sikre en klar lovhjemmel for å regulere dumping, plassering av materiale og marine geotekniske tiltak i tråd med våre internasjonale forpliktelser i alle aktuelle havområder. Marine geotekniske tiltak er en form for aktivitet som har blitt mer aktuell i løpet av de siste årene, og som typisk tar sikte på å påvirke naturlige prosesser blant annet for klimamål, og som kan ha skadelige miljøvirkninger. Både dumping, plassering av materiale og marine

geotekniske tiltak er aktiviteter Norge er internasjonalt forpliktet til å regulere innenfor rammene av norsk jurisdiksjon, også utenfor territorialfarvannet og norsk økonomisk sone.

For det andre foreslås endringer i forurensningsloven og klimakvoteloven for å sikre en klar lovhjemmel for å gjennomføre regler i EUs klimakvoteregulering om transport av klimagasser for lagring i geologiske formasjoner i norsk rett. Endringene går i hovedsak ut på utvidelse av lovenes stedlige og saklige virkeområde, slik at det kan gis forskrifter og tillatelser i medhold av lovene. Endringene overlapper delvis med endringene i forurensningsloven nevnt i forrige avsnitt.

I tillegg foreslås enkelte lovtekniske endringer og endringer som følger opp andre regelendringer som er gjort i tilknytning til EUs klimakvoteregulering.

2 Bakgrunn

2.1 Behovet for endringer i forurensningsloven

Forurensningslovens stedlige virkeområde innebærer at loven i dag ikke hjemler regulering av aktiviteter som dumping, plassering av materiale og marine geoingeniørtiltak på norsk kontinentalsokkel utenfor økonomisk sone og utenfor norske territorielle jurisdiksjonsområder. Dette er aktiviteter som etter departementets vurdering bør reguleres på en robust og forutsigbar måte innenfor rammene av forurensningsloven. Videre er det aktiviteter som vi etter Havrettskonvensjonen, Protokoll til Konvensjon om bekjempelse av havforurensninger ved dumping av avfall og annet materiale (London-protokollen) og Konvensjonen om bevaring av det marine miljø i Nordøst-Atlanteren (OSPAR) er forpliktet til å regulere innenfor rammene av norsk jurisdiksjon, inkludert vår jurisdiksjon over norsk kontinentalsokkel og norske fartøy og innretninger. De aktuelle internasjonale forpliktelsene omtales nærmere i punkt 3.1.

Avtale under FNs havrettskonvensjon om bevaring og bærekraftig bruk av marint biologisk mangfold i områder utenfor nasjonal jurisdiksjon (BBNJ) medfører videre et generelt behov for å kunne regulere aktiviteter under norsk kontroll i alle havområder utenfor nasjonal jurisdiksjon.

Samlet tilsier behovet for regulering som nevnt over at lovens stedlige virkeområde må endres slik at loven etter en konkret vurdering kan gis anvendelse i de aktuelle områdene til havs gjennom forskrift.

Endringen er også nødvendig for å sikre at norske myndigheter har hjemmel i loven til å fullt ut gjennomføre reglene i EUs klimakvotesystem om transport av klimagasser for lagring i geologiske formasjoner i norsk rett. EU-reglene, som er nærmere omtalt i punkt 3.2, forutsetter at norske myndigheter kan gi tillatelse til transport av klimagasser også når transporten foregår utenfor forurensningslovens gjeldende virkeområde. For at norske myndigheter skal ha tilstrekkelig klar hjemmel for å gi slik tillatelse, må lovens stedlige virkeområde endres.

Videre er det behov for å utvide forurensningslovens saklige virkeområde. Lovens bestemmelser om forurensning gjelder ikke i dag for visse typer transportmidler, jf. § 5 annet ledd. Klimakvotesystemets regler om transport av klimagasser for geologisk lagring gjelder imidlertid alle former for transport, uavhengig av hvilket transportmiddel som benyttes. Forurensningslovens saklige virkeområde må utvides for å sikre at norske myndigheter har klar hjemmel i loven til å regulere og gi nødvendig tillatelse til alle formene for transport av klimagasser som omfattes av klimakvotesystemet.

I tillegg er det behov for å oppdatere forurensningsloven § 11 annet ledd, fordi bestemmelsen ikke reflekterer endringer som ble gjort i klimakvoteloven i 2024. Endringer i § 11 annet ledd medfører også endringer i § 18, siden denne bestemmelsen har henvisninger til § 11.

2.2 Behovet for endringer i klimakvoteloven

For å sikre tilstrekkelig gjennomføring av reglene i EUs klimakvoteregulering om transport av klimagasser for lagring i geologiske formasjoner i norsk rett er det også behov for å utvide klimakvotelovens stedlige virkeområde, jf. § 2.

Dette sikrer at loven, som sammen med forurensningsloven gjennomfører EUs klimakvotesystem i norsk rett, kan få anvendelse på transport av klimagasser utenfor norsk territorium.

Videre er det behov for gjennomføringskompetanse for det tilfellet at EU vedtar harmoniserte regler om fordeling av myndighetsansvar for grensekryssende transport av klimagasser. Det er forventet at EU vil vedta slike regler. Det foreslås derfor en utvidelse av forskriftskompetansen etter § 3 fjerde ledd. Endringen gir adgang til å forskriftsregulere hvilke av de operatører som driver transport av klimagasser som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.

I tillegg er det behov for å endre klimakvoteloven §§ 4 a og 5, for å tilpasse bestemmelsene til

endringene som foreslås i forurensningsloven § 11 annet ledd.

2.3 Høringene

2.3.1 Høring av endring av forurensningslovens geografiske virkeområde

Endringene i denne proposisjonen har vært på høring fordelt på to ulike offentlige høringer. Klima- og miljødepartementet sendte for det første på høring 12. juni 2025 forslag til endring i forurensningsloven § 3 om stedlig virkeområde. Høringsfristen ble satt til 10. oktober 2025.

Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Departementene

Arbeidstilsynet
Artsdatabanken
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet
Direktoratet for utviklingssamarbeid (NORAD)
Enova SF
Fiskeridirektoratet
Folkehelseinstituttet
Forsvaret
Forsvarsbygg
Havindustritilsynet
Kartverket
Klagenemnda for miljøinformasjon
Konkurransetilsynet
Kystvakten
Kystverket
Luftfartstilsynet
Mattilsynet
Miljødirektoratet
Norges forskningsråd
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
Norsk polarinstitutt
Regelrådet
Riksantikvaren
Sjøfartsdirektoratet
Sokkeldirektoratet
Statens arbeidsmiljøinstitutt
Statistisk sentralbyrå
Statsforvalterne
Sysselmasteren på Svalbard
Transportøkonomisk institutt
ØKOKRIM

Fylkeskommunene
Kommunene

Sametinget

Bjerknessenteret for klimaforskning
CICERO Senter for klimaforskning
Havforskningsinstituttet
Høgskolen i Innlandet
Høgskolen i Sørøst-Norge
Meteorologisk institutt
Naturhistorisk museum, Universitetet i Oslo
Nord universitet
Norges arktiske universitetsmuseum
Norges handelshøyskole
Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU)
Norsk maritimt museum
NTNU Vitenskapsmuseet
OsloMet – storbyuniversitetet
Universitetet i Agder
Universitetet i Bergen
Universitetet i Oslo
Universitetet i Stavanger
Universitetet i Tromsø

A/S Norske Shell
Abelia
Advokatforeningen
Aker BP
Akvaplan-Niva A/S
Avfall Norge
Avinor AS
Bioteknologirådet
COWI AS
Den norske Helsingforskomité
Det norske veritas – DNV
Drivkraft Norge
Equinor
Fellesforbundet
Fiskebåt
Fornybar Norge
Forskningstiftelsen Fafo
Forum for miljøteknologi
Forum for natur og friluftsliv
Forum for utvikling og miljø
Framtiden i våre hender
Fridtjof Nansens Institutt
Friluftsrådernes landsforbund
Greenpeace
GRID-Arendal
Hovedorganisasjonen Virke
Industri Energi
Innovasjon Norge
Klimarealistene
Kommunesektorens organisasjon (KS)

Kystrederiene
 Landsorganisasjonen i Norge (LO)
 Maskinentreprenørenes forbund
 Miljøstiftelsen Bellona
 Motvind Norge
 Natur og ungdom
 Naturvernforbundet
 NHO Logistikk og Transport
 NHO Luftfart
 NHO Reiseliv
 NHO Sjøfart
 NHO Transport
 NITO – Norges ingeniør- og teknologorganisasjon
 NOAH for dyrs rettigheter
 Norconsult AS
 Nordisk konservatorforbund – Norge (NKF-N)
 Norges fiskarlag
 Norges kystfiskarlag
 Norges miljøvernforbund
 Norges rederiforbund
 Norsk bioenergiforening (NoBio)
 Norsk gjenvinning AS
 Norsk Hydro ASA
 Norsk industri
 Norsk institutt for luftforskning
 Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio)
 Norsk institutt for naturforskning
 Norsk institutt for vannforskning
 Norsk kommunalteknisk forening
 Norsk ornitologisk forening
 Norsk vann BA
 Norsk zoologisk forening
 Norske havner
 Norske sjømatbedrifters landsforening
 Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)
 Næringslivets NOx-fond
 Odfjell Oceanwind
 Offshore Norge
 Rådgivende ingeniørers forening
 SABIMA – Samarbeidsrådet for biologisk mangfold
 Samfunnsbedriftene
 SINTEF
 Sjømat Norge
 Spire – Utviklingsfondets ungdom
 Standard Norge
 Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning
 Stiftelsen Miljøfyrtårn
 Stiftelsen Miljømerking
 Svalbards Miljøvernfond
 Unio
 Utviklingsfondet
 Vitenskapskomiteen for mat og miljø
 Vår Energi
 WWF-Norge

Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
 ZERO – Zero Emission Resource Organisation

Departementet har mottatt høringssvar fra 13 instanser. Disse instansene har hatt merknader til forslagene:

Fiskeridirektoratet
 Havforskningsinstituttet
 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Fiskebåt
 LO Norge
 Norges Fiskarlag
 Victor Guminski

Følgende høringsinstanser har uttalt at de ikke har merknader til forslagene:

Forsvaret
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Mattilsynet
 Sjøfartsdirektoratet
 Statens arbeidsmiljøtilsyn
 Statistisk sentralbyrå

2.3.2 Høring av øvrige endringer i forurensningsloven og endringer i klimakvotelovent

Den andre høringen ble gjennomført av Miljødirektoratet på vegne av Klima- og miljødepartementet. Den omfattet lovendringer som foreslås i denne lovproposisjonen utover endringene i forurensningsloven § 3. Høringen ble publisert 16. desember 2025 og fristen for innspill var 27. januar 2026.

Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Gassnova
 Hafslund Celcio AS
 Heidelberg Materials sement Norge AS
 Inherit
 Northern Lights

Høringsnotatet ble i tillegg sendt ut som fagmelding til alle som abonnerer på nyheter fra Miljødirektoratet. Nyhetsbrevet har omtrent 2500 abonnenter. Miljødirektoratet bruker fagmeldinger for å kommunisere viktige endringer eller oppdateringer knyttet til relevante fagområder.

Miljødirektoratet har mottatt ett høringssvar fra Carbon Centric.

3 Norges internasjonale forpliktelser

3.1 Folkerettslige forpliktelser knyttet til dumping, plassering av materiale og geingeniørtiltak til havs

Havrettskonvensjonen har særskilte bestemmelser om bevaring av det marine miljø i del XII, herunder om dumping i artikkel 210 og artikkel 216. Statene har etter artikkel 210 nr. 1 og nr. 3 en plikt til å vedta lover for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av det marine miljø ved dumping, og for å sikre at slik dumping ikke finner sted uten tillatelse. Videre skal nasjonale lover, forskrifter og tiltak ikke være mindre effektive enn de globale regler og standarder, jf. artikkel 210 nr. 6.

Dumping er nærmere definert i Havrettskonvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a) og omfatter «ethvert forsettlig utslipp av avfall eller annet materiale fra fartøyer, luftfartøyer, plattformer eller andre konstruerte innretninger til sjøs». Fra denne hovedregelen er det gitt visse unntak i nr. 5 bokstav b) for «utslipp av avfall eller annet materiale som er knyttet til eller skriver seg fra den vanlige drift av fartøyer, luftfartøyer, plattformer eller andre konstruerte innretninger til sjøs» og «plassering av materiale for et annet formål enn bare det å bli kvitt det, forutsatt at en slik plassering ikke er uforenlig med denne konvensjonens formål.»

I tråd med artikkel 216 skal nasjonale regler om dumping håndheves av «a) kyststaten, med hensyn til dumping innenfor dens sjøterritorium eller økonomiske sone eller på dens kontinentalsokkel, b) flaggstaten, med hensyn til skip som fører dens flagg eller skip eller luftfartøyer som står oppført i deres registre, og c) enhver stat, med hensyn til lasting av avfall eller andre stoffer innenfor dens territorium eller ved dens offshore-terminaler».

Tilsvarende har Londonprotokollen regler om dumping, samt regler om plassering av materiale, og egne regler om marine geingeniørtiltak. Protokollen omfatter alt farvann utenom statenes indre farvann, jf. artikkel 1 nr. 7. «Dumping» er definert i Londonprotokollen artikkel 1 nr. 4.1 og

omfatter «enhver forsettlig disponering i sjøen av avfall eller annet materiale fra fartøyer, luftfartøyer, plattformer eller andre konstruerte innretninger til sjøs». Definisjonen i nr. 4.1 omfatter også «enhver forsettlig disponering i sjøen av fartøyer, luftfartøyer, plattformer eller andre konstruerte innretninger til sjøs» og enkelte andre former for dumping. Fra denne hovedregelen er det gitt visse unntak i nr. 4.2, blant annet for «plassering av materiale for et annet formål enn ren disponering, forutsatt at plasseringen ikke er i strid med protokollens formål».

Det følger videre av Londonprotokollen artikkel 1 nr. 4.3 at disponering eller lagring av avfall eller annet materiale som direkte fremkommer av, eller som har sammenheng med undersøkelse og utnyttning av mineralforekomster på havbunnen og påfølgende bearbeiding til havs ikke omfattes av protokollens bestemmelser.

Artikkel 4 i Londonprotokollen oppstiller en generell forpliktelse til å forby dumping av avfall og annet materiale som ikke er listet opp i vedlegg 1. For dumping av slikt avfall og materiale som er nevnt i vedlegg 1 kreves tillatelse. Londonprotokollens bestemmelser om dumping skal, jf. artikkel 10, håndheves overfor «i. fartøyer og luftfartøyer som er registrert på traktatpartenes territorium eller som fører dens flagg, ii. fartøyer og luftfartøyer som på dens territorium laster inn avfall eller annet materiale som skal dumpes til sjøs, og iii. fartøyer, luftfartøyer og plattformer eller andre konstruerte innretninger som antas å drive dumping til sjøs i områder hvor traktatpartene har rett til å utøve jurisdiksjon i henhold til folkeretten».

I 2013 ble det vedtatt en endring av protokollen. Endringen er ratifisert av Norge, men har ennå ikke trådt i kraft internasjonalt. Vedtaket innebærer at marine geingeniørtiltak («marine geoengineering») defineres i en ny artikkel 5 bis i protokollen:

«a deliberate intervention in the marine environment to manipulate natural processes, including to counteract anthropogenic climate change and/or its impacts, and that has the

potential to result in deleterious effects, especially where those effects may be widespread, long lasting or severe.»

Videre tas det inn en ny artikkel 6 bis som regulerer «marine geoengineering activities». I bestemmelsens første avsnitt gis det et generelt forbud mot plassering av materiale fra skip, luftfartøy, plattformer og andre menneskeskapte strukturer til sjøs for «marine geoengineering activities» som er listet opp i vedlegg 4 til protokollen. Forbudet er absolutt, med mindre det fremgår eksplisitt av vedlegg 4 at aktiviteten, eller en underkategori av den, kan tillates. Det følger av andre avsnitt i artikkel 6 bis at statene skal vedta «administrative or legislative measures» for å sikre at utstedelse av eventuelle tillatelser og vilkår til tillatelser overholder vedlegg 5 til protokollen, og tar i betraktning et «Specific Assessment Framework» utviklet for en bestemt aktivitet og vedtatt av partsmøtet under protokollen.

Videre har OSPAR-konvensjonen regler om dumping og plassering av materiale i sjøområdene som gjelder innenfor konvensjonsområdet i det nordøstlige Atlanterhav. Reglene tilsvare langt på vei Londonprotokollens regler for dette, som gjelder globalt. OSPAR-konvensjonen har ikke vedtatt egne regler som bare gjelder for marine geotekniske tiltak, men dette er aktiviteter som i mange tilfeller også vil omfattes av konvensjonens regler om dumping og plassering av materiale til havs.

3.2 Regler i EUs klimakvotesystem om transport av klimagasser

Norge har deltatt i EUs klimakvotesystem gjennom EØS-avtalen siden 2008. Klimakvotedirektivet (direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen) og flere underordnede rettsakter er gjennomført i norsk rett i primært klimakvoteloven og forurensningsloven med forskrifter.

Klimakvotesystemet forutsetter at den som skal drive aktivitet omfattes av systemet, etterlever en rekke krav. Regelverket inneholder blant annet krav om å overvåke og rapportere klimagassutslipp fra den aktuelle aktiviteten. For noen aktiviteter forutsettes det at nasjonale myndigheter har gitt tillatelse, og at det returneres klimakvoter til Unionsregisteret tilsvarende klimagassutslippene fra aktiviteten.

Transport av klimagasser for geologisk lagring ble i 2023 inkludert på listen over aktivitetene som klimakvotesystemet omfatter, jf. EUs klima-

kvotedirektiv vedlegg I. Aktiviteten er nevnt i kolonne nr. 27 i klimakvotedirektivet vedlegg I, jf. norsk oversettelse av bestemmelsen i Prop. 3 LS (2023-2024) (på s. 115) som lyder:

«Transport av klimagasser med henblikk på geologisk lagring på et lagringssted som er godkjent i henhold til direktiv 2009/31/EF, unntatt utslipp som omfattes av en annen virksomhet i henhold til dette direktivet.»

Det er i andre rad i kolonne nr. 27 presisert at det er transport av klimagassen CO₂ som er omfattet av klimakvotesystemet.

Regelverket, slik det er innlemmet i EØS-avtalen, innebærer at transport av klimagasser for geologisk lagring faller inn under EUs klimakvotesystem når den skjer innenfor eller mellom EØS-landene.

Denne typen transport er et nødvendig ledd i CO₂-fangst og lagrings-kjeden (CCS, Carbon Capture and Storage). CCS omfatter fangst, transport og permanent lagring av CO₂. Målet er å begrense utslippene av CO₂ til atmosfæren gjennom å fange CO₂ og deretter lagre CO₂ sikkert.

En betydelig andel av utslippsreduksjonspotensialet i industri og avfallsforbrenning i Norge er knyttet til CCS. For mange industri-anlegg er CCS den eneste løsningen som kan gi store utslippsreduksjoner, ifølge Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge» fra 2025. Videre fremgår det av EU-kommisjonens strategi for CO₂-håndtering, «The Industrial Management Strategy» (COM/2024/62), at CCS er ansett som et nødvendig tiltak for at EU skal nå sine klimamål. Det forventes at det i de neste årene vil bli flere CCS-prosjekter og at enkelte av prosjektene vil omfatte internasjonalt samarbeid, der de ulike leddene i CO₂-fangst og lagrings-kjeden vil foregå i ulike land og med transport av klimagasser mellom de berørte landene.

Før 2024 var det kun utslipp fra transport av CO₂ for geologisk lagring gjennom *rørledninger* som var omfattet av klimakvotesystemet. Dette ble endret med virkning fra 2024 ved at alle former for transport av CO₂ for lagring i geologiske formasjoner, for eksempel med skip og vogntog, ble omfattet. I 2024 ble det også gjort andre endringer i klimakvotesystemet. I artikkel 2 om klimakvotedirektivets virkeområde, ble forutsetningen om at aktivitetene må ha utslipp for å omfattes av klimakvotesystemet fjernet. Videre er ikke lenger det å være omfattet av klimakvotesystemet ensbetydende med å ha kvoteplikt. Endringene er del av det EU har kalt «Fit for 55» eller «Klar for 55»-pak-

ken. Pakken ble lagt frem 14. juli 2021 og inneholdt forslag til nye eller reviderte regelverk som til sammen skal sørge for at EU når sine klimamål. Endringene er nærmere omtalt i Prop. 3 LS (2023–2024) og Prop. 104 L (2024–2025).

Transport av klimagasser for geologisk lagring er inkludert i klimakvotesystemet på grunn av muligheten for forurensning i form av klimagassutslipp fra og knyttet til selve lasten, ikke forurensning i form av utslipp fra fremdriften av selve transportmiddelet. Det betyr at det for eksempel vil være plikt til å overvåke og rapportere eventuelle klimagassutslipp fra gasstanken på en lastebil som transporterer gassen med formål om geologisk lagring, men ikke utslippene fra lastebilens forbrenningsmotor.

Skipstransport er inkludert i klimakvotesystemet med virkning fra 2024 dersom skipet er minst 5000 bruttotonn, jf. klimakvotedirektivets vedlegg 1 kolonne 30. Transport av klimagasser vil alltid innebære en viss grad av utslipp knyttet til ventilering og små lekkasjer. Sannsynligheten for store lekkasjer vurderes som liten.

All form for transport av klimagasser for geologisk lagring er kategorisert som en aktivitet som følger klimakvotesystemets regler for «anlegg», som er nærmere definert i klimakvotedirektivet artikkel 3 (e). Dette til tross for at transporten, dersom den skjer ved flyttbare transportmidler, i motsetning til rør, er en mobil aktivitet og reglene for «anlegg» opprinnelig kun ble benyttet for å regulere stasjonære aktiviteter. Den gjeldende kategori-

seringen ble avklart i endringsforordning (EU) 2024/2493 om endringer i forordning 2018/2066 om overvåking og rapportering av utslipp under EUs klimakvotesystem (MR-forordningen), en underliggende rettsakt til EUs klimakvotedirektiv. Endringsforordningen ble innlemmet i EØS-avtalen 11. juli 2025 gjennom EØS-komitebeslutning 183/2025 samme dag. At transport av klimagasser følger regelverket for «anlegg» medfører blant annet at aktiviteten krever tillatelse. Tillatelsen skal dekke hele transportetappen, jf. klimakvotedirektivets artikkel 4 (gjennomført i klimakvoteloven § 4 a, jf. forurensningsloven § 11 annet ledd). Hvilken stat som skal være administrerende myndighet for transport mellom flere land i det enkelte tilfelle, er ikke regulert eksplisitt i klimakvotedirektivet. Inn-til slik regulering foreligger må de involverte statene avklare dette bilateralt. De kan beslutte å dele ansvaret for hver enkelt transport, eller at ett land administrerer hele transporten. Tillatelsen, eller tillatelsene, må i alle tilfeller til sammen dekke hele den aktuelle transportetappen. EU-kommisjonen har signalisert at den vil foreslå harmoniserte regler om fordelingen av myndighetsansvaret i løpet av 2026.

Ovennevnte endringer i MR-forordningen ble først vedtatt og innlemmet i EØS-avtalen etter at de overordnede EU-rettsaktene i Klar for 55-pakken var trådt i kraft og gjennomført i norsk rett (jf. Prop. 3 LS (2023–2024) og Prop. 104 L (2024–2025)).

4 Gjeldende rett

4.1 Hjemmel for regulering av dumping, plassering av materiale og marine geotekniske tiltak

4.1.1 Forurensningslovens virkeområde

Forurensningsloven gjelder forurensninger og avfall i det «ytre miljø», det vil si i luft, i vann eller i grunnen. Lovens stedlige virkeområde er i utgangspunktet avgrenset til forurensningskilder som befinner seg «i riket», det vil si innenfor territorialgrensen i sjø, jf. § 3 andre ledd nr. 1. Med de begrensningene som følger av folkeretten, gjelder loven også for forurensningskilder som befinner seg i norsk økonomisk sone, «dersom forurensningskilden er et norsk fartøy eller en innretning eller for øvrig i den utstrekning Kongen bestemmer», jf. § 3 annet ledd nr. 2 og 3. «Fartøy» omfatter i denne forbindelse både skip og luftfartøy, jf. Ot.prp. nr. 11 (1979–80) s. 90.

Med de begrensninger som følger av folkeretten, gjelder loven for «undersøkelser etter og utvinning og utnyttning av undersjøiske naturforekomster på norsk kontinentalsokkel», jf. § 4. For forurensning som ikke omfattes av § 4 gjelder loven i utgangspunktet ikke for utenlandske fartøy eller utenlandske innretninger i norsk økonomisk sone. Imidlertid kan loven få et slikt virkeområde gjennom forskrift, noe forurensningsforskriften kapittel 22 er et eksempel på.

For forurensning som truer med å inntreffe i norsk økonomisk sone gjelder loven også utenfor økonomisk sone dersom forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning, eller dersom annet er fastsatt gjennom forskrift, jf. § 3 andre ledd nr. 3. Loven gjelder dermed per i dag i utgangspunktet ikke på norsk kontinentalsokkel for forurensning som ikke er omfattet av lovens § 4. Videre gjelder loven heller ikke utenfor norske jurisdiksjonsområder.

4.1.2 Skipssikkerhetsloven

Skipssikkerhetsloven gjelder for norske skip «uansett hvor de befinner seg», jf. § 3 første ledd. For utenlandske skip gjelder loven i territorial-

farvannet, norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel, med de begrensninger som følger av folkeretten, jf. § 3 andre ledd. Kongen kan også bestemme at loven skal gjelde for utenlandske skip utenfor norske jurisdiksjonsområder, så langt folkeretten tillater det.

Skipssikkerhetsloven gjelder i utgangspunktet for «skip», men Kongen kan gi forskrift om at loven også skal gjelde for enkelte typer innretninger, jf. § 2. Skipssikkerhetsloven gjelder ikke for luftfartøy.

Skipssikkerhetsloven § 31 oppstiller et forbud mot forurensning ved utslipp og dumping fra skip. Det fremgår av forarbeidene til skipssikkerhetsloven § 31 at begrepene «utslipp» og «dumping» er «nærmere definert i internasjonale miljøvernkonvensjoner og definert i samsvar med dette i særskilte forskrifter», jf. Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 120. Forbudet i skipssikkerhetsloven § 31 gjelder «med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov». Skipssikkerhetsloven gir for øvrig kun hjemmel til å gi forskrifter om miljømessig sikkerhet og forurensning fra skip, jf. §§ 32–33, og har ikke selvstendig hjemmel for å gi unntak gjennom tillatelser i enkeltsaker.

4.2 Hjemmel for å regulere transport av klimagasser omfattet av EUs klimakvotesystem

4.2.1 Forurensningslovens virkeområde

Forurensningslovens virkeområde er avgrenset til forurensninger og avfall i det ytre miljø fra forurensningskilder på norsk territorium, og i Norges økonomiske sone på nærmere vilkår.

Lovens *saklige virkeområde* omfatter enhver forurensningskilde. Loven har imidlertid en unntaksregel for forurensning fra transport i § 5 annet ledd, som lyder slik:

«For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrollloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven.»

Unntaket innebærer at blant annet hjemmelen for å gi tillatelse i forurensningsloven § 11 ikke kan benyttes for å regulere forurensningen «fra det enkelte transportmiddel» som er regulert i medhold av nevnte lover.

Et formål med unntaket er ifølge Ot.prp.nr.11 (1979–80) (se merknaden til § 5) at:

«Bruken av bil, båt, fly og jernbane skal ikke være konsesjonspliktig etter forurensningsloven. Og nærmere krav til føringen av transportmidler og hvordan de skal være innrettet og utstyrt, bl.a. med sikte på å unngå forurensninger, skal fastsettes i medhold av spesiallovgivningen»

Dette, sammen med lovens ordlyd, tilsier at unntaket gjelder forurensning som kommer direkte fra og som følge av den vanlige driften av det aktuelle transportmiddelet. Dette er forurensning som typisk kan motvirkes med krav til hvordan transportmiddelet skal føres og være innrettet og utstyrt. Forurensning som ikke kommer direkte fra transportmiddelet, som for eksempel forurensning fra aktivitet som ikke inngår i den vanlige driften av transportmiddelet, vil falle innenfor lovens virkeområde.

Det kan i noen tilfeller være utfordrende å skille mellom forurensning fra selve transportmiddelet og forurensning i form av klimagassutslipp som følge av lekkasjer fra lasten. Et slikt tilfelle kan være der utslippene kommer fra lasten om bord i et skip med gasstanker som er *permanent* integrert i skipet.

Når det gjelder forurensningslovens *stedlige virkeområde* (redegjort nærmere for i punkt 4.1.1) passer ikke avgrensningen i § 3 annet ledd (til forurensningskilder «i riket» eller som «truer med å inntreffe her i riket») med at klimakvotesystemet omfatter alle former for transport av klimagasser for geologisk lagring, inkludert grensekryssende transport. Transport av klimagasser for geologisk lagring er betinget av tillatelse som dekker hele transportetappen, også den delen som eventuelt skjer utenfor norsk territorium.

For at norske myndigheter skal kunne gi nødvendig tillatelse med hjemmel i forurensningsloven § 11, må loven ha et virkeområde som er vidt nok til å dekke området transporten skal foregå over, inkludert eventuelle områder utenfor norsk territorium. Adgangen til å utvide forurensningslovens virkeområde i norsk økonomisk sone, jf. forskriftshjemmelen i forurensningsloven § 3 annet ledd nr. 3, avhjelper ikke dette tilstrekkelig siden transporten også vil kunne foregå utenfor norsk økonomisk sone.

Dersom norske myndigheter skal kunne gi tillatelse til transport av klimagasser utenfor det gjeldende virkeområdet for forurensningsloven og klimakvoteloven, er det nødvendig å benytte vilkårlæren. En forutsetning er at operatøren har annen aktivitet i «anlegg» som norske myndigheter har hjemmel til å gi tillatelse til. I så fall kan det i tillatelsen for sistnevnte aktivitet inntas et vilkår om at også operatørens transport av klimagasser må skje i tråd med kravene i tillatelsen og klimakvotereguleringen for øvrig. Dersom operatøren ikke har en slik tillatelse til andre aktiviteter i Norge, som er dekket av lovenes gjeldende virkeområder, er det ikke anledning til å bruke denne tilnærmingen.

4.2.2 Klimakvotelovens virkeområde

Klimakvotelovens virkeområde er angitt i §§ 2 og 3.

Lovens § 3 første ledd angir det saklige virkeområdet, som er aktiviteter i «anlegg, luftfart og maritim transport», samt «tilgjengeliggjøring av brensel for bruk» som er omfattet av EUs klimakvotesystem. Paragraf 3 annet og tredje ledd gir hjemmel for nærmere bestemmelser om aktivitetene, aktørene og utslippene som omfattes av loven.

Paragraf 2 angir klimakvotelovens stedlige virkeområde, som etter første ledd er «riket, unntatt på Svalbard, og på Norges kontinentalsokkel.» I annet ledd er det angitt et utvidet stedlig virkeområde for luftfartsaktiviteter og maritim transportaktivitet. For disse aktivitetene er virkeområdet «innen EØS-området» og «til og fra EØS-området». For internasjonal luftfart uten kvoteplikt gjelder § 3a, § 18 og kapittel 4 A, jf. § 3a fjerde ledd, også generelt utenfor EØS-området i tråd med Norges folkerettslige forpliktelser etter ICAO CORSIA.

I henhold til klimakvoteloven § 2 er det derfor kun transport av klimagasser som skjer innenfor Norges grenser klimakvotemyndigheten har klar hjemmel i klimakvoteloven til å regulere. For å gi tillatelse til transport av klimagasser, som skal foregå utenfor virkeområdene for forurensningsloven eller klimakvoteloven, er det nødvendig å benytte vilkårlæren (se siste avsnitt i punkt 4.2.1). Dersom aktiviteten er grensekryssende, kan det gis tillatelse etter § 11 for den delen av transporten som skjer «i riket» eller annen aktivitet operatøren driver i Norge, samtidig som det i tillatelsen settes vilkår om at også øvrige deler av transporten skjer i tråd med kravene i tillatelsen.

4.2.3 Administrerende myndighet for grensekryssende transport av klimagasser

Det er klimakvotemyndigheten i Norge som er ansvarlig for anlegg med aktiviteter som omfattes av klimakvotesystemet, og som skjer i Norge og på norsk kontinentalsokkel. Dette er i tråd med en forutsetning i klimakvotedirektivet om at operatører som driver aktivitet i «anlegg» reguleres og følges opp av klimakvotemyndighetene i landet anlegget er plassert i.

For maritim transport og luftfart gjelder ikke tilsvarende lokasjonsbaserte tilnærming for ansvarfordeling. For disse aktivitetene er det vedtatt særskilte regler i klimakvotedirektivet om fordeling av myndighetsansvar mellom EØS-statene, jf. artikkel 3gf (maritim transport) og artikkel 18a (luftfart). Reglene innebærer at Norge kan være ansvarlig myndighet for maritim transport og luftfart som ikke finner sted, eller kun delvis finner sted, i Norge. Tilsvarende kan andre EØS-stater være ansvarlig for slik aktivitet som skjer innenfor norske grenser. Reglene er gjennomført i klimakvoteloven § 3 fjerde ledd, som gir Kongen forskriftshjemmel til å fastsette hvilke operatører som skal administreres av norske myndigheter.

Selv om også grensekryssende transport av klimagasser er en mobil aktivitet, finnes ikke tilsvarende tilordningsregler som fordeler myndighetsansvaret for slik transport. Nasjonale myndigheter er dermed henvist til å avklare ansvarsfordelingen mellom berørte EØS-stater bilateralt.

4.3 Krav om tillatelse til aktivitet omfattet av klimakvotesystemet

Klimakvoteloven § 4 a angir at «anlegg» som omfattes av forurensningsloven og brenseloperatører, må ha tillatelse etter forurensningsloven § 11. Forurensningsloven § 11 andre ledd lyder:

«Kvotepliktig etter klimakvoteloven § 4 skal etter søknad innvilges tillatelse til kvotepliktige utslipp av klimagasser så fremt han godtgjør at han er i stand til å overvåke og rapportere utslippene på en tilfredsstillende måte. Kongen kan i utslippstillatelsen sette vilkår i medhold av § 16. Det skal ikke settes noen utslippsgrenseverdi i tillatelsen. Tillatelsen gjelder så langt det innleveres kvoter i henhold til plikten i klimakvoteloven § 13.»

Det er reglene om overvåking og rapportering i klimakvoteloven og forskrifter i medhold av loven som må dokumenteres oppfylt for å få tillatelse. Kravene følger av klimakvoteloven § 14. Kravet om å returnere kvoter for egne utslipp følger av §§ 4 og 12. Kravene i disse og øvrige bestemmelser i lovene er utfyllt i forskrifter.

Klimakvoteloven § 4 a, jf. forurensningsloven § 11, gjennomfører forutsetningen i klimakvotedirektivet om at noen aktiviteter i klimakvotesystemet må ha tillatelse, jf. artikkel 4 og artikkel 30b om plikt til å ha tillatelse for henholdsvis anleggs- og brenseloperatører.

Ettersom de fleste av aktivitetene som er omfattet av klimakvotesystemet, har utslipp av klimagasser som faller inn under definisjonen av forurensning i forurensningsloven § 6, følger et krav om tillatelse etter forurensningslovens generelle regler, uavhengig av klimakvoteloven § 4 a. For disse aktivitetene gjelder det generelle forurensningsforbudet i forurensningsloven, med mindre det dreier seg om vanlig forurensning som regulert i forurensningsloven § 8. Den som vil utøve slike aktiviteter må ha tillatelse gitt enten i forskrift etter § 9 eller særskilt tillatelse i medhold av § 11.

Kravet i klimakvoteloven § 4 a er i dag supplert med bestemmelser i forskrift i medhold av klimakvoteloven og forurensningsloven, herunder bestemmelser som angir at det er nødvendig med tillatelse, selv om aktiviteten ikke gir utslipp av klimagasser.

5 Forslag til endringer i forurensningsloven

5.1 Geografisk virkeområde i forurensningsloven § 3

5.1.1 Forslaget i høringsnotatet

Departementet viste i høringen til at det i lys av utviklingen nasjonalt og internasjonalt er nødvendig å sikre en robust og forutsigbar regulering av marine geotekniske tiltak. Videre er det behov for å gjennomføre Norges folkerettslige forpliktelser knyttet til regulering av dumpingplassering av materiale og marine geotekniske tiltak, herunder for å følge opp vedtak etter Londonprotokollen.

Departementet foreslo på denne bakgrunn en mindre endring i forurensningsloven § 3 for å gi mulighet til, etter en konkret vurdering, å utvide forurensningslovens virkeområde på kontinentalsokkelen og utenfor norske jurisdiksjonsområder, dvs. i internasjonalt farvann og områder underlagt andre staters jurisdiksjon. Innenfor rammene av norsk jurisdiksjon har Norge som nevnt ansvar for å regulere aktivitet omfattet av blant annet Havrettskonvensjonen, Londonprotokollen og OSPAR-konvensjonen også i disse havområdene.

Departementet viste til at den foreslåtte endringen vil sikre en utvetydig hjemmel for å regulere marine geotekniske tiltak fra norske skip, innretninger og fly når disse befinner seg utenfor økonomisk sone. Når slike tiltak utføres fra skip får dette særlig betydning i tilfeller der det er tvil om tiltaket kan anses som «dumping» i skips sikkerhetslovens forstand. Videre vil hjemmelen være nødvendig for å regulere marine geotekniske tiltak utenfor økonomisk sone fra norske fly, eventuelt fra installasjoner utenfor økonomisk sone som hverken er skip eller luftfartøy, men som anses dekket av ordlyden «innretninger». Hjemmelen vil videre muliggjøre regulering av marine geotekniske tiltak fra utenlandske fartøy på norsk kontinentalsokkel utenfor økonomisk sone.

Departementet påpekte at den foreslåtte endringen videre vil supplere hjemmelsgrunnlaget for bestemmelsene i forurensningsforskriften kapittel 22 som angir ansvarlig myndighet. Gjeldende

§ 22-6 må for så vidt den gjelder myndighet for tiltak på områder over norsk kontinentalsokkel og utenfor norske jurisdiksjonsområder anses å være hjemlet i skipssikkerhetsloven. Skipssikkerhetsloven inneholder ikke noen selvstendig hjemmel for å gjøre unntak gjennom enkelttillatelser. Eventuelle tillatelser knyttet til aktivitet i disse havområdene må derfor i dag eventuelt gis gjennom unntak fra forurensningsforskriften etter forskriftens § 41-4, som er lite egnet for denne typen søknadsbehandling.

Kongen har i tråd med forurensningsloven § 3 i dag, med de begrensninger som følger av folkeretten, fullmakt til å utvide lovens virkeområde for norsk økonomisk sone. Departementet foreslo i høringen at Kongen på tilsvarende måte skal kunne gi loven utvidet anvendelse, helt eller delvis, for annen aktivitet enn undersøkelse etter, utvinning og utnyttning av undersjøiske naturforekomster på kontinentalsokkelen, og videre utenfor norske jurisdiksjonsområder.

Etter departementets vurdering vil en slik utvidelse være nødvendig for å ivareta våre internasjonale forpliktelser knyttet særlig til dumping, plassering av materiale og marine geotekniske tiltak.

Det ble i høringsnotatet også vist til behovet for utvidelse av forurensningslovens stedlige virkeområde for å kunne gjennomføre regler i EUs klimakvotestystem. Sammen med foreslått endring i § 5 (se punkt 5.2) vil en utvidelse av det stedlige virkeområdet bidra til at norske myndigheter kan avkreve og utstede tillatelse til grensekryssende transport av klimagasser med formål om permanent lagring utenfor norsk jurisdiksjon etter forurensningsloven § 11. Klimakvotestystemets forutsetning om tillatelse for transport av klimagasser med formål om permanent lagring er nærmere omtalt i punkt 3.2.

Norske myndigheter har etter gjeldende rett en begrenset mulighet til å utstede tillatelse til transport av klimagasser, som ikke omfattes av virkeområdene i forurensningsloven og klimakvotelovent, i medhold av vilkårlæren (nærmere omtalt i siste avsnitt i punkt 4.2.1). Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig for å sikre at EUs klimakvotestystem kan gjennomføres fullt ut i norsk rett.

Departementet viste videre til at hjemmelen på et senere tidspunkt etter en konkret vurdering vil kunne brukes for å regulere andre former for aktivitet som materielt sett faller innenfor forurensningslovens virkeområde i de aktuelle havområdene, og som det er folkerettslig grunnlag for å regulere.

Det kan eksempelvis bli behov for regulering etter forurensningsloven av aktivitet som havvind eller akvakultur mv. dersom slik aktivitet blir aktuelt på norsk kontinentalsokkel utenfor økonomisk sone. Dette vil også gi en konsistent og forutsigbar løsning for aktuelle aktører, da forurensningsloven allerede gjelder slik aktivitet i økonomisk sone, jf. forurensningsloven § 2 annet ledd nr. 3.

Departementet påpekte at forskrifter i medhold av den foreslåtte hjemmelen vil bli utredet og sendt på høring på vanlig måte i tråd med utredningsinstruksen.

5.1.2 Høringsinstansenes syn

Høringsinstansene var generelt støttende til forslaget til lovendring.

Fiskebåt har ingen innvendinger mot utvidelsen av virkeområdet, og mener det er viktig at slik virksomhet underlegges statlig kontroll og styring, for å sikre hensynet til havmiljøet, også utenfor norsk jurisdiksjon, så lenge skipet eller materialet som skal dumpes er fra Norge.

Havforskningsinstituttet støtter endringsforslaget, og påpeker at endringsforslagene synes å være velbegrunnede og i tråd med deres forståelse av den internasjonale situasjonen. Videre viser Havforskningsinstituttet til at det kan være like stort behov for å se på marine geoteknikertiltak med egnede reguleringsverktøy i Svalbardområdet som i virkeområdet for forurensningsloven. I tillegg til effekter på det marine miljø, kan effekter på atmosfære og landarealer også være negative og kreve reguleringer, da i så fall med utgangspunkt i andre folkerettslige forpliktelser og nasjonale reguleringer enn dem som er aktuelle her.

LO Norge støtter at loven kan gjøres gjeldende utenfor territorialfarvannet og norske jurisdiksjonsområder.

Norges Fiskarlag støtter utvidelsen av lovens virkeområde, og viser til at utvidelsen er viktig for å sikre at norske myndigheter kan ivareta miljøhensyn også i internasjonalt farvann, og at dumping og marine geoteknikertiltak ikke skal kunne gjennomføres uten grundig vurdering i forkant av en tillatelse.

5.1.3 Departementets vurdering

Departementet har ikke ytterligere vurderinger enn de som fremgår av punkt 5.1.1 og opprettholder forslaget fra høringsnotatet.

5.2 Saklig virkeområde i forurensningsloven § 5

5.2.1 Forslaget i høringsnotatet

I høringsforslaget ble det vist til at enkelte tilfeller av transport av klimagasser for permanent lagring ikke vil omfattes av forurensningslovens bestemmelser om forurensning, herunder § 11 om tillatelse til forurensende aktivitet. Dette som følge av at § 5 annet ledd avgrenser loven mot forurensning fra transportmidler som reguleres i angitt spesiallovgivning. Det er redegjort nærmere for avgrensingen i punkt 4.2.1. For at norske myndigheter skal kunne avkreve og gi tillatelse i medhold av § 11 til alle de ulike formene for transport av klimagasser som er omfattet av klimakvotesystemet, er det behov for å endre avgrensingen.

Det ble i høringen foreslått å tilføye en setning i § 5 annet ledd som presiserer at forurensningsloven likevel gjelder for forurensning fra transport av klimagasser omfattet av klimakvoteloven § 3, som henviser til aktiviteter som er omfattet av EUs klimakvotesystem.

5.2.2 Høringsinstansenes syn

Carbon Centric, som var eneste høringsinstans som kom med innspill, støtter i hovedsak lovforslaget. Det ble ikke gitt innspill som spesifikt gjelder den foreslåtte endringen i forurensningsloven § 5.

5.2.3 Departementets vurdering

Departementet fastholder vurderingene som fremgår av punkt 5.2.1 og opprettholder forslaget fra høringsnotatet.

Departementet har imidlertid etter høringen vurdert at det bør inntas en presisering i den foreslåtte nye setningen i § 5 annet ledd, ved at ordet «aktiviteten» legges inn i setningen før «transport av klimagasser». Departementet vurderer at dette er en mindre språklig justering, som ikke krever at forslaget må høres på nytt. Tilføysen av «aktiviteten» er ment å tydeliggjøre at det er transport av klimagasser som inngår blant *aktivitetene* som omfattes av EUs klimakvotesystem (jf. listen over aktiviteter i klimakvotedirektivet vedlegg I, jf. tabellkolonne nr. 27), som skal være omfattet av

forurensningslovens virkeområde. Se også omtale av den foreslåtte endringen i merknaden til § 5 annet ledd i punkt 8.

5.3 Særskilt tillatelse til forurensende aktivitet etter forurensningsloven § 11

5.3.1 Forslaget i høringsnotatet

I høringsforslaget ble det foreslått endringer i § 11 annet ledd for å bedre reflektere innretningen på klimakvotesystemet etter endringene i systemet med virkning fra 2024 og de tilhørende oppdateringene som ble gjort i klimakvoteloven i den forbindelse (se Prop. 3 LS (2023–2024)). Fordi visse aktiviteter i «anlegg» har utslipp som ikke medfører kvoteplikt, og visse aktiviteter er omfattet av klimakvotesystemet selv om de ikke har utslipp, gjøres to grep. For det første foreslås ordlyden «tillatelse til kvotepliktige utslipp av klimagasser» erstattet med enkeltordet «tillatelse». For det andre foreslås pliktsubjektet endret fra «kvotepliktig» til «operatør som omfattes av klimakvoteloven § 4 a». Bestemmelsen endres kun for å bedre reflektere endringene i EUs klimakvotesystem med virkning fra 2024 og de tilhørende oppdateringene som ble gjort i klimakvoteloven i den forbindelse (se Prop. 3 LS (2023–2024)).

Paragraf 11 annet ledd siste setning angir at tillatelsen gjelder så langt det innleveres kvoter i henhold til plikten i klimakvoteloven § 13. Henvisningen til § 13 er utdatert og foreslås oppdatert til «§ 4», som i dag oppstiller plikten til å svare kvoter i samsvar med bestemmelsene i § 12.

I høringen ble det samtidig foreslått å presisere at «utslippene er lovlige etter forurensningsloven» såfremt det innleveres kvoter i henhold til kvoteplikten, som en erstatning for formuleringen om at «tillatelsen gjelder så langt det innleveres kvoter i henhold til kvoteplikten». Forslaget medfører ingen realitetsendring, men skal tydeliggjøre at virkningen av manglende innleverte kvoter er at utslippene er ulovlige etter forurensningsloven.

5.3.2 Høringsinstansenes syn

Carbon Centric, som var eneste høringsinstans som kom med innspill, støtter i hovedsak lovforslaget. Det ble ikke gitt innspill som spesifikt gjelder den foreslåtte endringen i forurensningsloven § 11.

5.3.3 Departementets vurdering

Departementet fastholder vurderingene som fremgår av punkt 5.3.1 og opprettholder forslaget i høringsnotatet.

6 Forslag til endringer i klimakvotelovent

6.1 Stedlig virkeområde i klimakvotelovent § 2

6.1.1 Forslaget i høringsnotatet

I forslaget som var på høring ble det vist til at klimakvoteloventens stedlige virkeområde ikke dekker tilfeller av grensekryssende transport av klimagasser for lagring i geologiske formasjoner. Det stedlige virkeområdet er ifølge § 2 første ledd «i riket, unntatt på Svalbard, og på Norges kontinentalsokkel» (se punkt 4.2.2). Transport av klimagasser er ikke omfattet av det utvidede stedlige virkeområdet som følger av § 2 annet ledd for maritim transport og luftfartsaktiviteter. Klimakvoteloventens stedlige virkeområde er derfor ikke dekkende for å fullt ut kunne gjennomføre EUs klimakvotesystem i norsk rett. Norske myndigheter har ikke hjemmel i klimakvotelovent til å regulere transport av klimagasser som skjer utenfor norsk territorium.

Klimakvotelovent § 2 annet ledd foreslås i høringsnotatet utvidet med en ny regel om det stedlige virkeområdet til lovent for aktiviteten transport av klimagasser. Forslaget vil medføre at også transport av klimagasser innenfor og til og fra EØS-området er omfattet av lovent, og at norske klimakvotemyndigheter kan administrere aktiviteten. Utvidelsen vil gjelde transport av klimagasser med enhver form for transportmiddel. Forslaget til utvidet stedlig virkeområde medfører ikke i seg selv at Norge tillegges ansvaret for å administrere grensekryssende transport utenfor Norges grenser, men bidrar til at norske myndigheter har nødvendig hjemmel til dette.

6.1.2 Høringsinstansenes syn

Carbon Centric ga i høringen innspill om at selskapet i hovedsak støtter lovforslaget, men ber om enkelte justeringer. Blant annet ber Carbon Centric om at transport av CO₂ for CCU-formål eksplisitt avgrenses fra virkeområdet. For eksempel transport av CO₂ med formål om lagring av CO₂ i produkter.

6.1.3 Departementets vurdering

Departementet viser til at særlig klimakvotelovent, men også til dels forurensningslovent, utgjør en overordnet rammelovgivning for gjennomføringen av EUs klimakvotesystem. Den nærmere reguleringen som er nødvendig for gjennomføringen, følger av forskriftsregulering.

Forslaget om å endre klimakvotelovent § 2 er utformet med samme tilnærming som klimakvotelovent § 3, om hvilke aktiviteter som omfattes av klimakvotesystemet. Bestemmelsen er utformet generelt for å gi tilstrekkelig fleksibilitet for å nærmere kunne regulere klimakvotesystemets virkeområde i forskrift. Den generelle utformingen av lovbestemmelsene gjør at mindre endringer i aktivitetsbeskrivelsene i EUs klimakvotesystem, som er gjenstand for relativt hyppige justeringer, kan gjennomføres i norsk rett alene gjennom forskriftsendringer, uten endringer i rammelovgivningen.

Paragraf 2 omhandler kun det stedlig virkeområde, og den er derfor ikke riktig hjemmel for å treffe en eventuell materiell begrensning, dersom det hadde vært ønskelig.

Departementets vurdering er at den foreslåtte endringen av klimakvoteloventens stedlige virkeområde har en hensiktsmessig utforming og at virkeområdet ikke bør avgrenses mot transport av CO₂ for CCU-formål.

6.2 Hjemmel for å utpeke administrerende myndighet i klimakvotelovent § 3

6.2.1 Forslaget i høringsnotatet

I høringen ble det vist til at EU ikke har etablert regler for fordeling mellom berørte EØS-stater av myndighetsansvaret for grensekryssende transport av klimagasser. EU-kommisjonen har signalisert at den vil foreslå et slikt regelverk i løpet av 2026.

For å sikre nødvendig hjemmel for å gjennomføre eventuelle EU-rettsakter om myndighetsfordeling for grensekryssende transport av klima-

gasser i norsk rett, er det foreslått utvidet forskriftskompetanse etter § 3 fjerde ledd. Bestemmelsen angir at Kongen kan gi forskrift om hvilke skips- og luftfartsoperatører som skal forholde seg til norske klimakvotemyndigheter. Den er foreslått utvidet til å også gjelde «anleggsoperatører».

Forslaget endrer ikke hvordan fordelingen mellom medlemslandene skal skje, men sikrer hjemmel til å kunne regulere i forskrift når norske klimakvotemyndigheter skal være administrerende myndighet for anleggsoperatører (jf. definisjonen av "anleggsoperatør" i klimakvoteloven § 2 a). I praksis er det kun behov for denne typen avklaring for anleggsoperatører som driver med aktiviteten transport av klimagasser, da dette er eneste anleggsaktivitet som potensielt er grensekryssende. Øvrige anleggsaktiviteter er stasjonære slik at det for disse ikke er tvil om administrativ tilknytning (se punkt 4.2.3). Det er likevel foreslått at den utvidede forskriftskompetansen

ikke bare skal gjelde for operatører som driver grensekryssende transport av klimagasser, men for «anleggsoperatører» generelt. Dette er i tråd med den eksisterende innretningen av bestemmelsen, som referer generelt til de aktuelle kategoriene av «operatører» det er aktuelt å gi forskrifter for.

6.2.2 Høringsinstansenes syn

Carbon Centric, som var eneste høringsinstans som kom med innspill, støtter i hovedsak lovforslaget. Det ble ikke gitt innspill som spesifikt gjelder den foreslåtte endringen i klimakvoteloven § 3.

6.2.3 Departementets vurdering

Departementet har ingen ytterligere vurderinger enn de som fremgår av punkt 6.2.1 og opprettholder forslaget fra høringsnotatet.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslagene forventes ikke å ha økonomiske og administrative konsekvenser av betydning i seg selv. Lovforslagene gjennomfører Norges forpliktelser etter internasjonal rett og EØS-avtalen.

De foreslåtte endringene i klimakvoteloven § 2 og forurensningsloven § 5 utvider virkeområdet til lovene direkte, mens forslaget til endring i forurensningsloven § 3 og klimakvoteloven § 3 gir Kongen forskriftskompetanse og har ikke i seg selv rettsvirkning før hjemlene senere tas i bruk.

Selv om konsekvensene av lovendringene har begrenset betydning er det likevel grunn til å belyse noen av konsekvensene av lovendringene som legger til rette for at aktiviteten transport av klimagasser kan reguleres helt fra fangst til lagring. Det er imidlertid vanskelig å forutse hvordan den praktiske virkeligheten vil utvikle seg fordi markedet for transport av klimagasser (CO₂), særlig over landegrenser, er umodent. Konsekvensene er derfor utfordrende å forutse og beskrive detaljert.

For operatørene som driver transport av CO₂, vil de foreslåtte lovendringene, supplert med forskriftsreguleringer, medføre at de må søke om tillatelse for å drive med aktiviteten, og dermed overvåke, rapportere og svare kvoter for sine utslipp. Dette krever videre at de må søke om å opprette en driftskonto i klimakvoteregisteret jf. artikkel 14 i forordning (EU) 2019/1122 om drift av unionsregisteret (den syvende registerforordningen). Anlegg som er omfattet av EUs klimakvotesystem kan også søke om tildeling av vederlagsfrie klimakvoter for perioden 2026–2030. Det anslås imidlertid at omfanget av eventuell tildeling til operatører som transporterer CO₂ vil være lite ettersom tildelingsregelverket kun gir tildeling for visse energi- og produksjonsprosesser. Klimakvotemyndighetenes behandling av søknad om til-

latelse til utslipp av klimagasser og rapport om utslipp av klimagasser, er omfattet av gebyrordninger, jf. klimakvoteforskriften §§ 9-1 og 9-2.

På kort sikt er det forventet at antallet aktører som berøres av lovforslaget, er svært begrenset, siden det er få aktører som driver med transport av CO₂ for geologisk lagring. De samlede konsekvensene av lovforslaget vil derfor være små. Omfanget av konsekvensene må også ses i lys av at hensikten med transport av klimagasser som omfattes av klimakvotesystemet, er å lagre gassene. Derfor forventes det at de samlede utslippene fra transporten av klimagassen og omfanget av den tilhørende forpliktelsen til å svare klimakvoter, vil være begrenset og i hovedsak knyttet til diffuse utslipp eller eventuelle utilsiktede lekkasjehendelser.

For enkeltaktørene vil den foreslåtte lovendringen likevel gi et administrativt merarbeid i overgangsfasen med hensyn til å forstå regelverket, søke om tillatelse, etablere systemer for måling/rapportering av utslipp, og å håndtere kjøp og innlevering av kvoter. Det er forventet at operatørene i størst mulig grad forskyver merkostnadene sine videre i verdikjeden gjennom prisen på transport av CO₂. Selv om merkostnadene isolert sett øker kostnadene per tonn lagret CO₂ for operatørene, vil de utgjøre en svært liten andel av total kostnadene ved CCS.

Det er per i dag relativt få CCS-prosjekter i Norge, og konsekvensene av endringene for klimakvotemyndigheten er derfor relativt begrenset. Hvor mye større den administrative byrden blir for den norske klimakvotemyndigheten, vil avhenge av hvordan næringen utvikler seg, og hvilke avtaler berørte parter inngår vedrørende fordeling av ansvar.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til forurensningsloven § 3

Som omtalt i proposisjonens kapittel 5.1 endres gjeldende § 3 slik at loven etter en konkret vurdering gjennom forskrift kan gis anvendelse på norsk kontinentalsokkel for aktiviteter som ikke er omfattet av lovens virkeområde i dag, samt for forurensningskilder utenfor norske jurisdiksjonsområder. Loven gjelder fra før på norsk kontinentalsokkel for undersøkelse etter, utvinning og utnyttning av undersjøiske naturforekomster, jf. § 4, og dagens virkeområde for aktivitet som faller inn under denne bestemmelsen ligger fast. Endringen innebærer at loven gjennom forskrift kan gjøres gjeldende på norsk kontinentalsokkel for «annen aktivitet» enn dette. Videre kan loven gis anvendelse utenfor norske jurisdiksjonsområder. En forutsetning for å gjøre bruk av hjemmelen er at regulering av aktiviteten faller inn under forurensningslovens saklige virkeområde. En ytterligere forutsetning er at dette er en form for aktivitet som vi etter folkeretten kan regulere i de aktuelle områdene, jf. også henvisningen til «de begrensninger som følger av folkeretten» innledningsvis i § 3 andre ledd. Særlig utenfor norske jurisdiksjonsområder vil den folkerettslige adgangen til å regulere aktivitet som faller inn under lovens saklige virkeområde være snever, og dette vil derfor bare være aktuelt i et begrenset antall tilfeller. Videre må det på vanlig måte og i tråd med utredningsinstruksen vurderes hvorvidt den foreslåtte reguleringen er nødvendig og hensiktsmessig.

Lovteknisk gjøres endringen ved at gjeldende § 3 andre ledd nr. 3 deles i to. Andre ledd nr. 3 omhandler på samme måte som i dag forurensning som truer med å inntreffe i økonomisk sone, mens et nytt nr. 4 omhandler lovens virkeområde for aktivitet på norsk kontinentalsokkel og utenfor norske jurisdiksjonsområder. Første punktum i ny nr. 4 viderefører gjeldende nr. 3 andre punktum, mens ny nr. 4 andre punktum åpner for at loven i tillegg kan gis anvendelse på annen aktivitet enn undersøkelse etter, utvinning og utnyttning av undersjøiske naturforekomster, samt at loven kan gis anvendelse utenfor norske jurisdiksjonsområder.

For aktivitetene dumping, marine geotekniske tiltak og transport av klimagasser, som alle materielt sett faller inn under forurensningslovens virkeområde, er det allerede vurdert at dette er aktiviteter som kan og bør reguleres gjennom forskrift etter foreslått ny § 3 andre ledd nr. 4 andre punktum. Dette er også aktiviteter som vi etter henholdsvis folkeretten og EØS-retten er forpliktet til å regulere, også når de gjennomføres utenfor det som er lovens gjeldende stedlige virkeområde. I fremtiden kan hjemmelen være aktuell eksempelvis i forbindelse med aktiviteter som akvakultur eller havvind, som i dag foregår relativt kystnært, men som i fremtiden også kan bli aktuelt på dypere og åpnere hav. Det samme kan gjelde for andre former for aktivitet som kan bli aktuelt i fremtiden.

Til forurensningsloven § 5 annet ledd

Det tilføyes et punktum i § 5 annet ledd som presiserer at forurensningsloven likevel gjelder for forurensning fra transport av klimagasser omfattet av klimakvoteloven § 3, som henviser til aktiviteter som er omfattet av EUs klimakvotesystem jf. tabell i klimakvotedirektivet vedlegg I der disse aktivitetene er listet opp. Paragraf 3 gir adgang til å i forskrift regulere nærmere hvilke aktiviteter som omfattes. Endringen er ment å tydeliggjøre at forurensning i form av utslipp av klimagasser fra aktiviteten transport av klimagasser for geologisk lagring, som er omfattet av EUs klimakvotesystem, jf. klimakvotedirektivet vedlegg I kolonne nr. 27 skal være omfattet av forurensningslovens virkeområde. Endringen omfatter ikke utslipp knyttet til fremdriften av transportmiddelet. Skillet mellom utslipp fra driften av transportmiddelet og utslipp som er omfattet av EUs klimakvotesystem er nærmere omtalt i punkt 4.2.1 og i punkt 3.2 (s. 11). Endringen er nødvendig fordi aktiviteten transport av klimagasser må ha tillatelse i henhold til forurensningsloven § 11, jf. klimakvoteloven § 4 a. For å kunne gi slik tillatelse må aktiviteten være omfattet av forurensningslovens virkeområde.

Til forurensningsloven § 11 annet ledd

Forurensningsloven § 11 annet ledd endres for å tydeliggjøre at anlegg med aktivitet som omfattes av klimakvotesystemet, skal ha tillatelse, selv om aktiviteten ikke har utslipp. Pliktsubjektet endres fra «kvotepliktig» til «operatør som omfattes av klimakvoteloven § 4 a», siden kravet om tillatelse ikke bare omfatter de av operatørene som er kvotepliktige. I tillegg endres «tillatelse til kvotepliktige utslipp av klimagasser» til «tillatelse».

Videre oppdateres henvisningen i forurensningslovens § 11 annet ledd siste setning til klimakvoteloven § 4, som i dag er den bestemmelsen som oppstiller plikten til å svare ut kvoter i samsvarende med bestemmelsene i klimakvoteloven § 12. I tillegg erstattes dagens formulering om at «tillatelsen gjelder» med «utslippene er lovlig etter denne loven». Forslaget medfører ingen realitetsendring, men skal tydeliggjøre at virkning av manglende innleverte kvoter er at utslippene er ulovlige etter forurensningsloven.

De foreslåtte endringene i § 11 annet ledd er nærmere omtalt i punkt 5.3.1

Til forurensningsloven § 18 annet ledd

Bestemmelsen henviser til forurensningsloven § 11 annet ledd. Bestemmelsen endres for å reflektere endringene i forurensningsloven § 11 annet ledd (endringene i § 11 annet ledd er nærmere omtalt i punkt 5.3.1). Ordlyden i § 18 annet ledd endres fra «dersom kvoteplikten etter klimakvoteloven § 4 opphører» til «dersom operatørens aktiviteter helt eller delvis ikke lenger omfattes av klimakvoteloven § 3».

Departementet har gjort en språklig justering av forslaget etter høringen. Denne går ut på å presisere at tilbakekall eller endring av tillatelse i medhold av § 11 annet ledd «kan» foretas. Presiseringen oppklarer at tilbakekall eller endring ikke skjer automatisk, men som en følge av at det treffes vedtak. Dette er en mindre språklig og lovteknisk justering, som ikke endrer gjeldende rett.

Til klimakvoteloven § 2 annet ledd

Gjeldende § 2 endres slik at også transport av klimagasser innenfor og til og fra EØS-området er omfattet av loven, i § 2 annet ledd ny bokstav d. Utvidelsen vil gjelde transport av klimagasser med enhver form for transportmiddel. Forslaget til utvidet stedlig virkeområde medfører ikke at Norge tillegges ansvaret for å administrere grensekryssende transport utenfor Norges grenser,

men bidrar til at norske myndigheter har nødvendig hjemmel til å kunne gjøre dette. De foreslåtte endringene er nærmere omtalt i punkt 6.1.1.

I tillegg foreslås det å slå sammen flere av bokstavene i annet ledd for å gjøre bestemmelsen mer oversiktlig. Endringene er kun lovtekniske, og medfører ingen realitetsendringer.

Til klimakvoteloven § 3 fjerde ledd

Bestemmelsen endres slik at Kongen også kan gi forskrift om hvilke «anleggsoperatører» som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter. Endringen er nærmere omtalt i punkt 6.2.1.

Til klimakvoteloven § 4 a første ledd

Bestemmelsen endres for å samle og klargjøre i § 4 a hvem som har tillatelsesplikt, og med det gi en mindre fragmentert regulering enn dagens løsning. Endringen medfører ingen nye krav, men innebærer at kravet om tillatelse for anleggs- og brenseloperatører med aktiviteter som i dag er inntatt i forskrift, samles og fremgår av klimakvoteloven.

Ordlyden er tilstrekkelig vid til at anleggsoperatører uten utslipp, men som trenger tillatelse for å få tildeling av vederlagsfrie kvoter, omfattes. Endringen omfatter også et unntak fra kravet til tillatelse for aktiviteter som kun har plikt til måling og rapportering. Dette unntaket følger allerede av forskrift. Videre endres henvisningen til forurensningsloven § 11 annet ledd, i stedet for § 11. Dette for å få en mer presis henvisning til forurensningslovens særregel for tillatelse etter klimakvotesystemet.

Departementet har gjort en språklig justering av forslaget etter høringen. I høringen ble det foreslått å angi i § 4 a første punktum at anleggsoperatører og brenseloperatører «skal ha» tillatelse. Etter høringen har imidlertid departementet vurdert at denne formuleringen kunne forstås slik at operatørene har en rett til å få tillatelse. Formålet med bestemmelsen er å angi at det er påkrevd å ha tillatelse. Departementet har derfor endret formuleringen i forslaget til at det for de nevnte operatørene «kreves» tillatelse. Dette er en mindre språklig justering som ikke krever ny høring av forslaget.

Til klimakvoteloven § 5 første ledd

Bestemmelsens første punktum endres for å reflektere endringene i forurensningsloven § 11 annet ledd. Ordlyden endres fra «tillatelse til kvote-

pliktige utslipp etter forurensningslovent § 11 annet ledd» til «tillatelse etter forurensningslovent § 11 annet ledd». Denne endringen skal også reflekteres i overskriften til klimakvotelovent § 5.

Klima- og miljødepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i klimakvotelovent og forurensningslovent (utvidet virkeområde).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i klimakvotelovent og forurensningslovent (utvidet virkeområde) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i klimakvoteloven og forurensningsloven (utvidet virkeområde)

I

I lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall gjøres følgende endringer:

§ 3 annet ledd skal lyde:

Med de begrensninger som følger av folkeretten gjelder loven

1. for forurensningskilder og avfall og kilder for avfall som befinner seg her i riket,
2. for forurensninger som truer med å inntreffe her i riket,
3. for forurensningskilder som befinner seg i eller forurensning som truer med å inntreffe i Norges økonomiske sone dersom forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning, eller for øvrig i den utstrekning Kongen bestemmer,
4. for undersøkelse etter, utvinning og utnyttning av undersjøiske naturforekomster på den norske del av kontinentalsokkelen, herunder avslutning av slik virksomhet, jf. § 4. For annen aktivitet på kontinentalsokkelen og utenfor norske jurisdiksjonsområder gjelder loven i den utstrekning Kongen bestemmer.

§ 5 annet ledd skal lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrollloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven. *Loven gjelder likevel for klimagassutslipp fra aktiviteten transport av klimagasser som er omfattet av klimakvoteloven § 3.*

§ 11 annet ledd skal lyde:

En operatør som omfattes av klimakvoteloven § 4 a, skal etter søknad innvilges tillatelse etter denne loven så fremt han godtgjør at han er i stand til å overvåke og rapportere utslippene på en til-

fredsstillende måte. Kongen kan i tillatelsen sette vilkår i medhold av § 16. Det skal ikke settes noen utslippsgrenseverdi i tillatelsen. Utslippene er lovlig etter denne loven så langt det innleveres kvoter i henhold til plikten i klimakvoteloven § 4.

§ 18 annet ledd skal lyde:

Tillatelse gitt i medhold av § 11 annet ledd kan tilbakekalles eller endres dersom operatørens aktiviteter helt eller delvis ikke lenger omfattes av klimakvoteloven § 3.

II

I lov 17. desember 2004 nr. 99 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser gjøres følgende endringer:

§ 2 annet ledd skal lyde:

Loven gjelder også for følgende aktiviteter:

- a. luftfartsaktiviteter *innenfor og til og fra* EØS-området
- b. øvrige internasjonale luftfartsaktiviteter
- c. maritim transportaktivitet *innenfor og til og fra* EØS-området
- d. *transport av klimagasser innenfor og til og fra* EØS-området

§ 3 fjerde ledd skal lyde:

Kongen kan gi forskrift om hvilke luftfartøysoperatører, skipsoperatører og anleggsoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.

§ 4 a første punktum skal lyde:

For anleggsoperatører og brenseloperatører kreves tillatelse etter forurensningsloven § 11 annet ledd for aktiviteter som nevnt i forskrift gitt i medhold av § 3, med unntak for aktiviteter som kun har krav til måling og rapportering.

Overskriften til § 5 skal lyde:

(søknad om tillatelse og kvotetildeling)

III

Loven trer i kraft straks.

§ 5 første ledd første punktum skal lyde:

Kongen kan gi forskrift om søknader om *tillatelse*
etter forurensningsloven § 11 annet ledd og om
søknader om tildeling av vederlagsfrie kvoter.
