



# Innst. 159 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:90 S (2013–2014)

### Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, Terje Breivik og Abid Q. Raja om å gi kommunene konkrete virkemidler for å redusere luftforurensning og klimautslipp

Til Stortinget

#### Sammendrag

Følgende forslag fremmes i representantforslaget:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieslbiler på hele eller deler av riksveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9 331 om begrensnings av forurensning.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på oljefyrer.»

#### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Per Rune Henriksen, Audun Otterstad, Tone-Helen Toften og Terje Aasland, fra Høyre, Nikolai Astrup, Tina Bru, Tone Damsleth og Odd Henriksen, fra Frem-

skrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk Venstreparti, Ingunn Gjerstad, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til at kommunene og fylkeskommunene er ansvarlige for samfunnsområder som er helt sentrale for å nå våre nasjonale ambisjoner for reduksjon av klimagasser. Kommunene rår over virkemidler i sektorer som er ansvarlige for store klimagassutslipp, og kan derfor bidra betydelig til å redusere Norges samlede utslipp av klimagasser hvis de har tilstrekkelig med myndighet til å gjøre dette. De kan både redusere utslippene i egen drift, gi føringer for utviklingen i kommunen og stimulere andre aktører til å redusere sine utslipp.

Komiteen mener at kommunene og fylkeskommunene i dag har behov for ytterligere virkemidler og myndighet for å iverksette nødvendige klimatiltak. Komiteen er derfor av den oppfatning at kommunene bør gis nye hjemler til å innføre flere miljø- og klimatiltak.

Komiteen viser i den forbindelse til klima- og miljøministerens svarbrev til komiteen sendt 24. oktober 2014, hvor statsråden skriver følgende:

«... en bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og regioner er avgjørende for at Norge skal kunne bidra til å løse de globale klimautfordringene og redusere den lokale luftforurensningen. Jeg er tilsvarende opptatt av å styrke lokaldemokratiet og gi kommunene konkrete virkemidler til å bidra i dette arbeidet.»

Komiteen støtter dette, og mener det er riktig at kommunene allerede nå gis flere virkemidler.

Komiteen viser til at forslagsstillerne fremmer forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere

bruk av dieslbiler, til å opprette lavutslippssoner og gi myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på fyring med fossil olje.

Komiteen tar opp forslag 2 fremsatt i Dokument 8:90 S (2013–2014).

Komiteen har videre merket seg at klima- og miljøminister Tine Sundtoft i brevet til komiteen 24. oktober 2014 skriver at kommunene spiller en viktig rolle i det lokale klimaarbeidet. Komiteen har videre merket seg at statsråden skriver at regjeringen vil prioritere å finne praktiske løsninger og styrke arbeidet med luftkvalitet i byene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre og Sosialistisk Venstreparti, ber regjeringen utrede muligheten for å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieslbiler på alle eller deler av riksveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9331 om begrenning av forurensning.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, foreslår:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med forslag til virkemidler som i storbyene kan begrense bilbruk på riksveiene i perioder der luftforurensningen er høy. En eventuell hjemling av en slik rett må innrettes på en måte som sikrer mobilitet og fremkommelighet for samfunns viktig transport.»

Komiteens medlemmer fra Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne tar opp forslag 1 fremsatt i Dokument 8:90 S (2013–2014).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at det er gjort grundig forskning som konkluderer med at et forbud mot bruk av dieselskjøretøy i perioder med dårlig luftkvalitet vil være et effektivt akutttiltak, jf. Oslo kommune, hvor et slikt vedtak er fattet av kommunen, men hvor Vegdirektoratet ikke fant grunnlag for å gjøre det samme for riksveiene. Erfaring viser dessverre at det kan være utfordrende å oppnå enighet om iverksettelse av et eventuelt forbud mot bruk av dieselskjøretøy i perioder med dårlig luftkvalitet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspar-

tiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at Stortinget har vedtatt at det skal innføres forbud mot fyring med fossil olje i husholdninger og til grunnlast i øvrige bygg innen 2020. Flertallet vil videre bemerke at Enova tilbyr støtte til utfasing av blant annet oljekjel for private husholdninger.

Flertallet er positive til å gi kommunene økt handlingsrom med hensyn til valg av virkemidler for å redusere den lokale luftforurensningen i byene. Flertallet støtter derfor forslaget om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det er viktig å finne praktiske løsninger og styrke arbeidet med luftkvalitet i byene. Dette flertallet vil understreke at dette er forslag som gir de kommunene som ønsker det, flere virkemidler.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil bemerke at for deler av bilparken, spesielt innen buss- og godstransport, er det inngått langvarige forpliktende avtaler etter anbudsprosesser, hvilket binder kommuner og fylkeskommuner i mange år fremover.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne tar opp forslag 3 fremsatt i Dokument 8:90 S (2013–2014).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti er positive til å gi kommunene mulighet til å innføre lokale klimatiltak. Disse medlemmer er derimot generelt skeptisk til tiltak som overfører beskatningsrett fra stat til kommune. Et system der kommuner står friere til å innføre diverse avgifter, vil kunne lede til et fragmentert og lite oversiktlig avgiftsregelverk. Lokal fastsettelse av avgifter vil også frata Stortinget muligheter til å fastsette skatter og avgifter basert på felles prinsipper.

Disse medlemmer viser også til at hverken særavgiftsloven eller særavgiftsforskriften åpner for å delegere Stortingets beskatningsmyndighet for miljøavgifter på oljefyrer. Disse medlemmer viser avslutningsvis til Grunnloven § 75 bokstav a, som sier at skatter og avgifter skal vedtas av Stortinget for ett år av gangen, og at et eventuelt lovarbeid på dette området vil kunne medføre en endring av Grunnloven.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det i klimaforliket i 2012 ble enighet om å forby bruk av fossil olje til oppvarming i husholdninger og til grunnlast i øvrige bygg innen 2020. Disse medlemmer mener det er viktig at regjeringen så raskt som mulig fremmer forslag til lovendring på dette punktet, slik at markedet får god tid til å tilpasse seg det nye regelverket. I påvente av iverksettelse av forbudet mener disse medlemmer det er viktig at ordningen med støtte til utfasing av oljefyr gjennom Enova for husholdningene er gode.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ser behovet for nye virkemidler for å sette ytterligere fart på utfasingen av oljefyrer, og støtter derfor forslaget om å gi kommunene mulighet til å etablere lokale miljøavgifter på fyring med fossil olje. Disse medlemmer mener imidlertid at lov-hjemmelen for en slik avgift må formuleres, slik at kommunen også kan inkludere fyring med fossil gass i avgiften.

Disse medlemmer minner om at befolkningen har rett til miljøinformasjon, og mener derfor det er nødvendig med økt bruk av sanntidsmåling i kommuner der det erfaringsmessig er helseskadelig luft. Dette er også viktig for å sikre et bedre beslutningsgrunnlag for politikutvikling. Disse medlemmer ber om at regjeringen i dialog med kommunene vurderer hvordan man kan sikre dette.

Disse medlemmer viser til at forskere anbefaler økt bruk av transportreduserende tiltak for å nå trygge nivåer for luftkvaliteten. Bompenger er generelt et effektivt virkemiddel som trafikkreduserende tiltak. Siden miljødifferensierte bompenger er noe flere kommuner har ønsket å innføre, bør kommunene gis hjemler til dette.

Disse medlemmer vil påpeke at regulering av parkeringstilgangen, både gjennom tilgjengelighet og pris, er effektive virkemidler for å påvirke transportomfang og valg av transportmiddel, og dermed luftforurensningen.

Disse medlemmer mener videre at kommunene må settes i stand til å innføre trafikkreduserende tiltak i kombinasjon med økt framkommelighet for kollektivtransporten, og gjennom å etablere ordninger som gjør det trafikkmessig forsvarlig raskt å etablere ekstra kollektivfelt.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler til å innføre miljødifferensierte bompenger med formål å redusere lokal luftforurensning.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler til å stenge ned offentlige og private parkeringsanlegg i områder der fagmyndighet mener det er viktig å redusere trafikk.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler til å forberede skilttiltak, som gjør det trafikkmessig forsvarlig å etablere kollektivfelt på ett døgn varsel.»

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til forslaget om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieserbiler. Dette medlem vil peke på at det vil være krevende for kommunene å håndheve et eventuelt forbud mot dieselskjøretøyer på statens riksveier og europaveiene, selv om kommunene får tillatelse til dette. Dette medlem viser til at en stor andel av de farlige utslippene kommer fra nyttrafikk, som delvis er gjennomgangstrafikk som ofte er grenseoverskridende og internasjonal. Kommunene har få effektive virkemidler for å håndheve et forbud alene uten aktiv medvirkning fra staten – i første rekke Statens vegvesen og politiet.

Dette medlem mener regjeringen derfor bør vurdere om staten bør ta hovedansvaret for å håndheve reguleringer og forbud mot bruk av dieselskjøretøyer på riksveiene i perioder med akutt luftforurensning, eventuelt i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner. Subsidiært bør staten pålegges et formelt medansvar for aktiv medvirkning til gjennomføring av et eventuelt kommunalt forbud. I tillegg forutsettes det medvirkning fra bomselskapene i de store byene.

Dette medlem mener imidlertid at kommunene samtidig bør kunne stille krav om at reguleringer iverksettes, og støtter derfor forslaget om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieserbiler. Dette medlem mener videre at forslaget også bør omfatte fylkesveier, slik at kommunenes reguleringsmyndighet blir komplett.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieserbiler på riksveiene og fylkesveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9331 om begrensning av forurensning.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om retningslinjer for statlig medansvar og medvirkning som sikrer at kommunal regulering av dieselskjøretøyer på riksveiene og fylkesveiene kan håndheves på en effektiv måte.»

Dette medlem viser videre til forslaget om å gi kommunene hjemmel i veitrafikkloven til å opprette lavutslippssoner. Dette medlem understreker at et forslag fra regjeringen om å etablere en slik hjemmel må inkludere en vurdering av praktisk etterlevelse, håndheving og ansvarsforhold, ettersom dette kan by på utfordringer for kommunene. Dette medlem mener at en hjemmel til å opprette lavutslippssoner må formuleres slik at det i praksis blir mulig å etablere «nullutslippssoner» der fossile kjøretøyer ikke er tillatt.

Dette medlem mener at regjeringen bør vurdere å etablere en belønningsordning for kommunene, som stimulerer til rask innføring av alternativer til fyring med fossil energi. Inntektene fra avgiften bør kunne øremerkes til å investere i tilskudd til bærekraftige energiløsninger lokalt.

Dette medlem mener behovet for kutt i klimagassutslipp og lokal luftforurensning tilsier at det bør vedtas et bredere sett av nye kommunale virkemidler enn det som er foreslått i representantforslaget fra Venstre. Et avgjørende ledd i dette arbeidet er å sette fart på omstillingen til en utslippsfri veitrafikk ved å legge bedre til rette for elbiler.

Dette medlem peker på at mangel på ladestasjoner er i ferd med å utvikle seg til en alvorlig bremsekloss for videre vekst i elbilandelen, og foreslår derfor at regjeringen vurderer behovet for å etablere en egen lovhjemmel som gir kommunene mulighet til å pålegge eksisterende bensinstasjoner/servicestasjoner og kjøpesentre å installere hurtigladdestasjoner. Det legges til grunn at kommunene allerede i dag kan pålegge installering av hurtigladdestasjoner ved etablering av en bensinstasjon eller et kjøpesenter. Dette medlem viser til at det gis tilskudd til hurtigladdestasjoner gjennom Enova, og at resten av utgiftene bør dekkes av kommunen og eieren av en bensinstasjon eller et kjøpesenter. En ny lovhjemmel må regulere hvilke krav kommunen kan stille i forbindelse med dette.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå en egen lovhjemmel som gir kommunene mulighet til å pålegge installering av hurtigladdere og annen infrastruktur for nullutslippstransport på servicestasjoner, kjøpesentre og tilsvarende næringsbygg.»

Dette medlem mener oversikt over klimagassutslippene innenfor den enkelte kommune bør være lett tilgjengelig, slik at det blir enkelt å sette tydelige målsettinger og gjennomføre presise klimatiltak. En stor utfordring for kommuner som vil lage regnskap over klimagassutslippene innen kommunens territorium, er å få staten til å rapportere sine utslipp fra virksomheter i den enkelte kommune.

Dette gjelder blant annet sykehusene, universiteter og høyskoler, Statens vegvesen, Nav, politiet og Forsvaret. Det bør derfor stilles krav til at staten rapporterer sine årlige klimagassutslipp til hver kommune. Det bør også gjøres for statlige eller statlig eide bedrifter som for eksempel Statoil og Telenor. Et alternativ til dette kan være at regjeringen vurderer mulighetene for at SSB gjenopptar sitt arbeid med å publisere statistikk over klimagassutslippene fra hver kommune.

Dette medlem viser til at det i 2011 ble gjennomført et pilotprosjekt «Klimanøytral stat» – i regi av Difi – der hensikten var å prøve ut modeller for beregning av klimaregnskap for statlige bedrifter. Verktøyet som ble utarbeidet, er allerede tatt i bruk i sykehusene i Helse Sør-Øst, og alle rapporterte sine klimaregnskap i 2014. Dette medlem registrerer at Klima- og miljødepartementet foreløpig ikke har gått videre med å utvide bruken av verktøyet.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at oversikt over klimagassutslippene fra statlig virksomhet innenfor den enkelte kommune gjøres lett tilgjengelig.»

Dette medlem viser til at mangel på ressurser og kompetanse er et av de viktigste hindrene for å redusere klimagassutslipp og luftforurensning i mange kommuner. Dette medlem mener det bør etableres en ny ordning for å styrke klima- og miljøkompetansen og klimaforebyggingen i kommunene. Dette medlem mener dette kan gjennomføres ved at det etableres stillinger for klima- og miljørådgivere som skal være pådrivere og ressurser for klimatiltak, klimatilpasning og andre miljøtiltak i kommunene. I tillegg bør statlig forvaltning i større grad kunne bistå kommunene med kompetanse og koordinering som trengs for å gjennomføre klimahandlingsplaner. Det forutsettes at fylkesmennenes miljøvernodelinger også bør bistå kommunene med kompetanse og rådgivning. I tillegg må kommunene tilføres langt større midler til investeringer i ny infrastruktur og andre klimatilpasningstiltak.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for å styrke kommunenes kompetanse på klimapolitikk og klimatilpasning.»

Dette medlem vil peke på at utslipp fra skip i havn er en betydelig kilde til både luftforurensning og klimagassutslipp i flere norske byer. Vinteren 2014 sendte daværende byutviklingsbyråd i Bergen et brev til klima- og miljøminister Tine Sundtoft for å kartlegge om kommunene har mulighet til å innføre

en lokal forskrift som tillater kommunene å nekte skip adgang til kommunen i situasjoner der det er varslet svært høy luftforurensning. Byråden har ikke fått noen avklaring fra statsråden i saken. Det er imidlertid nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe som vurderer problemstillingen.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte sørge for at kommunene gis mulighet til å nekte skip adgang til havn i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride vedtatte grenseverdier.»

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på fyring med fossil olje.

### **Forslag fra Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:**

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieselbiler på hele eller deler av riksveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9331 om begrenning av forurensning.

### **Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:**

#### *Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen foreslå en egen lov-hjemmel som gir kommunene mulighet til å pålegge installering av hurtigladere og annen infrastruktur for nullutslippstransport på servicestasjoner, kjøpesentre og tilsvarende næringsbygg.

#### *Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen sørge for at oversikt over klimagassutslippene fra statlig virksomhet

innenfor den enkelte kommune gjøres lett tilgjengelig.

#### *Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler til å innføre miljødifferensierte bompenger med formål å redusere lokal luftforurensning.

#### *Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler til å stenge ned offentlige og private parkeringsanlegg i områder der fagmyndighet mener det er viktig å redusere trafikk.

#### *Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler til å forberede skilttiltak, som gjør det trafikkmessig forsvarlig å etablere kollektivfelt på ett døgnns varsel.

### **Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:**

#### *Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieselbiler på riksveiene og fylkesveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9331 om begrenning av forurensning.

#### *Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om retningslinjer for statlig medansvar og medvirkning som sikrer at kommunal regulering av dieselkjøretøyer på riksveiene og fylkesveiene kan håndheves på en effektiv måte.

#### *Forslag 10*

Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for å styrke kommunenes kompetanse på klimapolitikk og klimatilpasning.

#### *Forslag 11*

Stortinget ber regjeringen på egnet måte sørge for at kommunene gis mulighet til å nekte skip adgang til havn i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride vedtatte grenseverdier.

## Komiteens tilråding

Tilrådingens romertall I fremmes av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Tilrådingens romertall II fremmes av komiteen.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre slikt:

### vedtak:

#### I

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med forslag til virkemidler som i storbyene kan begrense bilbruk på riksveiene i perioder der luftforurensningen er høy. En even-

tuell hjemling av en slik rett må innrettes på en måte som sikrer mobilitet og fremkommelighet for samfunns viktig transport.

#### II

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.

#### III

Dokument 8:90 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, Terje Breivik og Abid Q. Raja om å gi kommunene konkrete virkemidler for å redusere luftforurensning og klimautslipp – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 5. februar 2015

**Ola Elvestuen**

leder

**Åsmund Aukrust**

ordfører

Vedlegg**Brev fra Klima- og miljødepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 24. oktober 2014****Svar på Representantforslag 90 S (2013-2014)**

Jeg viser til Representantforslag 90 S (2013-2014) fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, Terje Breivik og Abid Q. Raja om å gi kommunene konkrete virkemidler for å redusere luftforurensningen og klimautslipp.

Følgende forslag er fremmet:

1. ”Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieslbiler på hele eller deler av riksveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9 331 om *begrensning av forurensning*.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på oljefyrer”.

Klimautfordringen er en av vår tids største utfordringer. Partene til FNs klimakonvensjonen (UNFCCC) er enige om å begrense økningen i den globale middeltemperaturen til under 2 °C sammenliknet med førindustrielt nivå. Ifølge den seneste hovedrapporten fra FNs klimapanel krever det at verdens samlede utslipp av klimagasser i 2050 reduseres med 40–70 pst. fra dagens nivå. Innen 2100 må nettoutslippene være nær null eller under null.

I det lokale klimaarbeidet spiller kommunene en viktig rolle, og er gitt en rekke oppgaver og virkemidler som gir mulighet til å påvirke kilder til betydelige utslipp av klimagasser. Kommunene er både politiske aktører, tjenesteytere, myndighetsutøvere, innkjøpere, eiendomsbesittere og ansvarlige for planlegging og tilrettelegging for gode levesteder for befolkningen.

I likhet med representantene Elvestuen, Skei Grande, Breivik og Raja er jeg av den oppfatning at en bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og regioner er avgjørende for at Norge skal kunne bidra til å løse de globale klimautfordringene og redusere den lokale luftforurensningen. Jeg er tilsvarende opptatt av å styrke lokaldemokratiet og gi kommunene konkrete virkemidler til å bidra i dette arbeidet.

Når det gjelder lokal luftforurensning viser forskning at eksponering for slik luftforurensning utløser og forverrer sykdommer, først og fremst i luftveiene

og hjerte-karsystemet. Det er også stadig sterkere holdepunkter for at luftforurensning kan påvirke nervesystemet og sykdommer som diabetes. Helserisikoen knyttet til lokal luftforurensning avhenger av hvor høy konsentrasjonen av de forurensede stoffene er, og hvor lenge vi blir utsatt for stoffene.

Veitrafikk er hovedkilden til overskridelsene av grenseverdiene for lokal luftkvalitet. Veitrafikk er også en av hovedkildene til klimautslipp i Norge i dag. På lengre sikt skal renere kjøretøy og økt satsing på kollektiv, sykkel og gange, bidra til å redusere lokal luftforurensning og klimagassutslipp.

De nye utslippskravene til kjøretøy (Euro 6/VI) ser foreløpig ut til å ha en gunstig effekt på utslippene, spesielt for tunge kjøretøy. Beregninger fra TØI viser at utslippene av NO<sub>2</sub> i Osloområdet med en naturlig utskifting av kjøretøyene vil synke fra 2015, og at gjeldende grenseverdier for NO<sub>2</sub> vil kunne bli overholdt innen en tiårsperiode. Det er likevel et faktum at luftkvaliteten i byene er en utfordring som har helsemessige konsekvenser her og nå. Derfor er det viktig at det også arbeides med tiltak som kan innføres og ha effekt på kortere sikt.

Kommunene er forurensningsmyndighet for lokal luftkvalitet, med hovedansvar for å iverksette tiltak for å bedre luftkvaliteten og utarbeide tiltaksutredninger. Staten har i tillegg en viktig rolle i å tilrettelegge for at kommunene har tilstrekkelig virkemidler til å iverksette effektive tiltak. Staten har bidratt indirekte ved å gi kommunene anledning til å innføre virkemidler som kjøprising, forhøyede bompenger på dager med høy luftforurensning, miljøfartsgrense, midlertidig trafikkregulerende tiltak ved fare for overskridelser av grenseverdiene, samt vedta piggdekkgebyr. Flere kommuner har allerede iverksatt en rekke tiltak, og i Kristiansand og Trondheim har man innført rushtidsavgift. I Bergen og Oslo har man innført piggdekkgebyr.

Som det vises til i representantforslaget, har EFTA Surveillance Authority (ESA) åpnet sak mot Norge for brudd på grenseverdiene i luftkvalitetsdirektivet. Saken om luftkvalitet i byene er ikke ny. Direktivet ble innført i 2003, og det har vært en overskridelse av EUs grenseverdier over mange år. Norge mottok allerede den 2. november 2011 et brev fra ESA der ESA pekte på at Norge de siste fem årene hadde rapportert flere overskridelser av grenseverdiene for lokal luftkvalitet. Den 6. november 2013 mottok Norge et formelt åpningsbrev for brudd på luftkvalitetsdirektivet. .

Derfor vil Regjeringen nå prioritere å finne praktiske løsninger og styrke arbeidet med luftkvalitet i byene. Miljødirektoratet følger nå kommunenes arbeid med tiltaksutredninger tett, og det er satt frister for når tiltaksutredningene skal leveres. Miljødirektoratet er i sluttfasen med å utarbeide en veileder for utarbeidelse av tiltaksutredninger. I tillegg vil vi sørge for god oppfølging overfor ESA. Derfor har regjeringen nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe. Målet til arbeidsgruppen er å vurdere *”behovet for virkemidler for å nå EUs grenseverdier, samt vurdere hvilke virkemidler som eventuelt vil være hensiktsmessig å innføre, herunder effektiviteten av tiltakene og kostnader for offentlige og private”*.

Regjeringen ønsker en løsningsorientert tilnærming i dette arbeidet. En rekke ulike virkemidler og tiltak vurderes av arbeidsgruppen, herunder om det bør legges til rette for at kommunene kan velge å innføre lavutslippssoner og om det bør innføres dieselforbud på dager med høy luftforurensning, samt spørsmålet om å åpne opp for å stille miljøkrav til drosjenæringen. Krav om at nye drosjer benytter lav eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette, er en del av vår politiske plattform. Jeg er opp-tatt av å komme frem til effektive virkemidler for å løse problemene knyttet til lokal luftkvalitet. Vi er nå i sluttfasen av dette utredningsarbeidet, og vi vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte så snart

Regjeringen har fått behandlet den utredningen som nå pågår.

Når det gjelder forslaget om å gi kommunene myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på oljefyrer, vises det til at det gjennom klimaforliket er enighet om å fase ut fyring med fossil olje i husholdninger og til grunnlast i øvrige bygg fram mot 2020. Regjeringen arbeider nå med å utforme et forbud som skal gjelde fra 2020, slik Stortinget har bedt om. Regjeringen foreslår at man i statsbudsjettet for 2015 utvider og endrer Enovas tilskuddsordning for enøk-tiltak i husholdninger. Dette vil gjøre det lettere for husholdningene å legge om til fornybar energi.

Å gi kommunene myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på oljefyring forutsetter omfattende utredninger. Blant annet må hjemmelsgrunnlaget vurderes. Jeg mener det viktigste vi kan gjøre nå er å få på plass det nasjonale forbudet mot fyring med fossil olje.

Jeg er imidlertid positiv til at kommunene også tar egne initiativ for å fase ut fyring med fossil olje. Dette kan bidra til at utfasingen går raskere og gjøre det enklere å gjennomføre et forbud fra 2020. Kommunale initiativ kan bidra til at vi når både lokale og nasjonale klimamål. I byområder kan utfasing av oljefyring også bidra til å forbedre den lokale luftkvaliteten. Jeg har gjerne dialog med kommunene om aktuelle lokale virkemidler for å fase ut fyring med fossil olje.