



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

VEDLEGG

Stortinget  
Energi- og miljøkomiteen  
0026 OSLO

Deres ref  
MH/lmv

Vår ref  
19/3614-

Dato  
24. oktober 2019

## **Svar på representantforslag 176 S (2018-2019) om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene**

Jeg viser til representantforslag 176 S av 08.10.2019 om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene fra representanten Une Bastholm.

Hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk er generelle landsdekkende virkemidler. Om lag 2/3 av klimautslippene i ikke-kvotepliktig sektor er ilagt avgift, herunder utslipp fra nær all bruk av fossil energi i sektoren. I tillegg kommer blant annet skatte- og avgiftsfordeler som bidrar til at det er økonomisk gunstig å velge el-biler fremfor biler som gir klimagassutslipp, omsetningskrav for bruk av biodrivstoff i veitrafikk og forbud mot bruk av mineralolje til oppvarming av boliger og næringsbygg fra 2020 og statlige subsidieordninger til utslippsreducerende tiltak.

Som representanten peker på spiller kommunene en sentral rolle i klimaarbeidet. Kommunene er gitt en rekke oppgaver og virkemidler som gir mulighet til å påvirke kilder til utslipp av klimagasser.

Kommunene er både politiske aktører, tjenesteytere, myndighetsutøver, innkjøpere, eiendomsbesitter og ansvarlige for planlegging og tilrettelegging for gode levesteder for befolkningen. Regjeringen vil fortsette å støtte kommunene og bidra til å sette dem i stand til å finne gode løsninger lokalt. Det finnes i dag flere ulike verktøy og ordninger for å stimulere til å jobbe med klima i kommunene. Jeg vil komme nærmere inn på dette i mine kommentarer til de konkrete forslagene fra representanten Bastholm.

## **1. Stortinget ber regjeringen opprette en nasjonal ekspert- og støtteenhet for klimabudsjettering i fylker og kommuner.**

Ifølge statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning skal kommunene gjennom sin planlegging stimulere til og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Kommunenes planlegging bør ta utgangspunkt i ambisiøse mål for klimagassreduksjoner, inneholde tiltak og virkemidler for reduksjon av klimagassutslipp og fastsette en tydelig ansvarsfordeling for oppfølging.

Miljødirektoratet og enkelte fylkesmenn har lagt ned betydelig arbeid med oppfølging av kommunenes klimaarbeid de siste par årene. På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet har direktoratet styrket og forbedret arbeidet med å gi støtte og veilede kommunene i klimaarbeidet. Miljødirektoratet har blant annet laget bedre kommunefordelt klimagassregnskap, nye beregningsverktøy, administrert støtteordningen Klimasats, utbedret veiledningen på Miljøkommune.no og i webinarer, og lagt til rette for aktivitet i lokale og regionale nettverk og møteplasser. Arbeidet med å veilede kommunene vil ha høy prioritet i direktoratet også framover. Jeg ser derfor ikke behov for å etablere en ny ekspert- og støtteenhet ved siden av det gode veiledningsarbeidet som allerede skjer i regi av Miljødirektoratet og fylkesmennene.

Så langt kjenner vi til at Oslo, Trondheim og Bergen, samt Hamar, Nesodden, Kristiansand, Akershus fylkeskommune og Nordland fylkeskommune har styringsdokumenter omtalt som klimabudsjett. For Trøndelagskommunene og for de største byene i Nord-Norge har klimanettverkene gjennomført kurs i klimabudsjettering for kommunene.

Det finnes ulike metodikker for klimabudsjettering, og metodikken er i rask utvikling. I 2019 har Oslo kommune sammen med Hamar og Trondheim fått Klimasats-støtte for å utvikle veiledning i klimabudsjettering. I første fase av prosjektet vil Klimaetaten i Oslo ta hovedansvar, med bistand fra Hamar og Trondheim, og jobbe tett på 5-6 fylkeskommuner/kommuner som skal utvikle klimabudsjett, bl.a. Alta, Arendal og Østfold fylkeskommune. Ytterligere tre kommuner, fortrinnsvis små, inviteres inn. Mens kommunene hjelpes praktisk med løsningene, utvikles det skriftlige veiledningsmaterialet. Fase 1 starter og avsluttes med åpne seminarer for alle norske kommuner. I fase 2 av prosjektet er målet å nå ut til alle norske kommuner gjennom å tilby kurs og konkret veiledning ute i alle fylker. Veiledningen skal sjekkes ut med Miljødirektoratet før fase 2 i prosjektet gjennomføres. Planlagt sluttdato er oktober 2021.

## **2. Stortinget ber regjeringen skjerpe det nasjonale klimamålet til 60 prosent kutt innen 2030 sammenlignet med 1990—nivå, og sørge for at kommunene må bidra ved å blant annet stille følgende krav til at kommunene må:**

- a) fra 2020 ha et eget klimabudsjett med konkrete tiltak og ansvarsfordeling som styringsdokument på lik linje med budsjett og økonomiplan.**

- b) vurdere klimakonsekvensene i alle relevante saker til politisk behandling.**
- c) utarbeide en klimastrategi for kommunens eierskap.**
- d) vurdere klimarisiko og -muligheter i styrende dokumenter for kommunens fondsplasseringer og andre investeringer.**
- e) fjerne alle fossile utslipp fra egen virksomhet innen 2025.**

Som det fremgår av Granavolden-plattformen vil Norge melde inn et forsterket klimamål til FN i 2020. Regjeringen arbeider for at EUs samlede ambisjonsnivå øker til 55 prosent. Norsk klimapolitikk er tett knyttet til EU. Hvis en stor aktør som EU skjærper sine mål, vil det utløse mer teknologiutvikling og omstilling av næringslivet.

Frem til regjeringen legger frem et forsterket mål, gjelder målet Norge allerede har meldt inn til FN om å redusere klimagassutslippene med minst 40 prosent innen 2030 sammenlignet med utslippsnivået i 1990. Stortinget har gitt sitt samtykke til at Norge slutter seg til en avtale med EU om felles oppfyllelse av klimamålet for 2030. Avtalen innebærer at Norge vil ta del i EUs klimaregelverk fra 2021 til 2030. En avtale vil være forpliktende, og EØS-avtalens vanlige system for overvåking, domstolskontroll og tvisteløsning tas i bruk.

Regjeringen har vedtatt ambisiøse mål om utslippsreduksjoner på nasjonalt nivå.

I henhold til Granavolden-plattformen så vil regjeringen redusere Norges ikke-kvotepiktige utslipp med minst 45 prosent innen 2030, sammenlignet med 2005. Dette er utslipp fra transport, jordbruk, avfall, bygg og ikke-kvotepiktige deler av industri og petroleum.

Reduksjonen skal skje gjennom innenlandske tiltak og vi vil planlegge for det. Om strengt nødvendig kan fleksibiliteten i EUs rammeverk benyttes.

Regjeringen har bedt etatene om å utrede ulike tiltak og virkemidler som kan utløse minst 50 prosent reduksjon i ikke-kvotepiktige utslipp i 2030 sammenlignet med 2005. Regjeringen vil, blant annet med utgangspunkt i dette kunnskapsgrunnlaget, utarbeide en plan for å oppfylle Norges klimaforpliktelser med 45 prosent innenlandsk reduksjon i ikke-kvotepiktig sektor når en avtale med EU om felles oppfyllelse er på plass. Kommunene vil spille en sentral rolle i arbeidet med å redusere disse utslippene frem mot 2030.

Vi har også satt ambisiøse målsettinger på sektornivå, slik som ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Se nærmere omtale i rapportering etter Lov om klimamål i Klima- og miljødepartementets budsjettproposisjon (Prop. 1 S (2019-2020)). Disse målene – og virkemidlene for å nå dem, for eksempel CO<sub>2</sub>-avgiften som økes i 2020-budsjettet og forbudet mot oljefyring fra 2020 – innebærer at det må skje en betydelig omstilling ute i kommunene. Samtidig er det store forskjeller på landets kommuner, også når det gjelder utslipp av klimagasser. Jeg ønsker ikke å detaljregulere hva alle landets kommuner skal gjøre på klimaområdet slik representanten Bastholm foreslår, men mener statens hovedfokus overfor kommunene bør være å veilede og støtte kommunene for å sette dem i stand til å omstille seg og redusere sine utslipp, jf. også svaret under punkt 1.

Kommunalt selvstyre og rammestyring er hovedprinsipper for statens styring av kommunesektoren, som sikrer at beslutninger fattes lokalt og tilpasset lokale forhold.

Kommunene arbeider allerede med klimaspørsmål, og det er viktig at dette arbeidet er lokalt forankret og tilpasset uten omfattende lovplikter fra nasjonalt hold. Dette er også viktig for å ivareta kommunenes selvstyre, som nylig ble lovfestet i ny kommunelov § 2-1 og § 2-2. Kommunenes krav til utredninger og saksbehandling styres av Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) og eventuelt i særlovgivningen. I kommuneloven paragraf 13-1 står det at "Kommunedirektøren skal påse at saker som legges frem for folkevalgte organer, er forsvarlig utredet". Utredningen skal gi et faktisk og rettslig grunnlag for å treffe vedtak. Av hensyn til bl.a. fleksibel og effektiv tjenesteproduksjon, bør kommunene og fylkeskommune selv organisere saksbehandlingen ut fra lokale forhold og behov.

Regjeringen mener det er viktig med god informasjon, gode analyser, gode beslutningsprosesser og riktige incentiver for å få en god håndtering av klimarisiko, både i privat og offentlig sektor. Både for privat og offentlig sektor kan det være nyttig å få mer informasjon og kunnskap om klimarisiko. Regjeringen følger opp Klimarisikoutvalgets anbefalinger. Regjeringen oppfølging av klimarisikoutvalget sin rapport er omtalt i Revidert Nasjonalbudsjett 2019 (Meld. St. 2 (2018 – 2019)) og Finansmarkedsmeldingen 2019 (Meld. St. 24 (2018 – 2019)).

### **3. Stortinget ber regjeringen systematisk gå gjennom og endre statlig regelverk slik at det bidrar til å nå mål om utslippskutt lokalt og nasjonalt.**

Stortinget ba i 2015 regjeringen om å gjennomgå eksisterende lovgivning som kan ha betydning på klimaområdet, og eventuelt foreslå, der hvor det ansees som hensiktsmessig for klimaarbeidet, en samordning og overbygging av lovgivningen på klimaområdet, i forbindelse med lovforslaget hvor de nasjonale utslippsmålene i 2030 og 2050 er fastsatt. I Prop.77 (L) Lov om klimamål (klimaloven) 2016-2017 ble det gjort en vurdering av samordning og overbygging av lovgivningen på klimaområdet.

Norge har i all hovedsak et dekkende lovverk, uten vesentlige hjemmelsmangler, på klimaområdet. Eksisterende regelverk åpner opp for å ta og vektlegge klimahensyn både sektorovergripende og sektorspesifikt. Det blir gjort løpende vurderinger med henblikk på forbedring og styrking av klimaregelverket som virkemiddel, herunder i forbindelse med gjennomføring av EØS-relevant regelverk og andre internasjonale forpliktelser.

Gjennom avtalen med EU om felles oppfyllelse av utslippsmålet for 2030 vil Norge få ytterligere juridisk forpliktende rammer for klimapolitikken. Ved å delta i EUs innsatsfordelingsforordning vil vi få forpliktende utslippsmål, og bindende årlige utslippsbudsjetter som dekker ikke-kvotepliktige utslipp fra blant annet transport, jordbruk, avfall og oppvarming i bygg, samt ikke-kvotepliktige utslipp fra industri og petroleum. Vår etterlevelse av forpliktelsene vil bli overvåket av EFTAs overvåkingsorgan. Dersom vi ikke følger opp risikerer vi sanksjoner og domstolskontroll.

**4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvide kommunenes myndighet til å kutte utslipp. Blant annet må kommunene få hjemmel for å innføre lavutslippssoner av hensyn til klima, og kunne stille krav til energi- og materialbruk i områdereguleringer.**

Kommunenes myndighet til å redusere utslipp av klimagasser favner i dag bredt. Kommunal planlegging er viktig for å redusere utslipp av klimagasser og energibruk. Både beslutning om lokalisering, byggemåte og utforming av bebyggelse infrastruktur og tjenester gir kommunene mulighet til å påvirke klimagassutslipp og energiforbruk i lang tid fremover. Effektiv arealbruk og god samordning med transportsystemet i kommunene er også viktig for å møte overgang til lavutslippssamfunnet. Fortetting og transformasjon, og gjenbruk av eksisterende bygningsmasse er også viktige bidrag til reduserte utslipp.

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer. Nye nasjonale forventninger ble vedtatt 14. mai 2019. Forventningene slår blant annet fast at regjeringen forventer at kommunene vektlegger arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging.

I regjeringens statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fremheves behovet for å integrere klimahensyn i areal- og transportplanleggingen. I kommuneplanens arealdel (plan- og bygningslovens § 11-9 nr. 6) kan kommunene ellers stille krav til miljøkvalitet og krav til grenseverdier for tillatt forurensning og andre krav til miljøkvalitet i planområdet (§ 12-3 nr. 3) i arbeidet med reguleringsplan. Utover slike krav er det i dag også mulighet til å gi planbestemmelser til sikringszone med angivelse av fareårsak eller miljørisiko.

Forskrift om lavutslippssone for biler (jf. vegtrafikkloven § 13, 8. ledd og forskrift av 20. desember 2016) åpner for at kommuner gjennom lokal forskrift kan etablere en permanent lavutslippssone i et eller flere områder for å motvirke lokal luftforurensning. Forskriften gir unntak for blant annet nullutslippsbiler, utover dette bestemmer kommunen selv hvilke biler som skal omfattes. Gebyret skal differensieres etter euroklasse og kan differensieres etter drivstoff og vektklasse. Den lokale forskriften krever samtykke fra Statens vegvesen. Det er foreløpig ingen kommuner som har etablert lavutslippssoner.

**5. Stortinget ber regjeringen om å prioritere mer penger til klimakutt i kommunene blant annet ved å:**

- a) utvide Klimasatsordningen kraftig, fjerne maksimal støttesats og redusere kravet til egenandel.**
- b) gi kommunene midler til å ansette flere klima- og miljørådgivere.**
- c) belønne foregangskommuner med raske reduksjoner i klimautslipp.**

- d) vektlegge kommunenes ambisjon og potensial for klimakutt i fordelingen av inntekter og rammetilskudd mellom kommunene.**
- e) øke statens bidrag til kutt i store kommunale punktutslipp, som f.eks. CO2-rensing av avfallsforbrenning.**

Klimasatsordningen ble innført som en femårig ordning i budsjettforliket i 2016 med 100 millioner kroner. Siden har bevilgningen økt, og det gitt tilsagn om 628 millioner kroner til 951 prosjekter i hele landet siden opprettelsen i 2016. Det er bevilget 181,1 millioner kroner til ordningen i statsbudsjettet for 2020. I tillegg er det satt av 80 mill. kroner til en øremerket, midlertidig hurtigbåtsatsing under Klimasats.

Mesteparten av tilskuddene gis til konkrete tiltak som reduserer klimagassutslipp og gir omstilling, herunder klimavennlig transport og klimavennlig areal- og transportplanlegging. Eksempler på prosjekt som har fått støtte er utslippsfrie byggeplasser, elektriske varebiler og ladeinfrastruktur for drosjer, klimavennlige materialer i bygg, smarte transportløsninger, elsykler til tjenestebruk og ladepunkt for elbiler. Det gis også tilskudd til planlegging og utredning av klimatiltak, og til kompetanseheving i nettverk. Miljødirektoratet justerer maks søkesum avhengig av total sum som skal fordeles. Denne ble satt opp i 2019 i forbindelse med økt pott til utdeling.

Klimasatsordningen er vedtatt som en femårig ordning som utløper i 2020. Det pågår nå en evaluering av ordningen som regjeringen vil vurdere før vi tar stilling til om, og hvordan Klimasats skal videreføres.

Menon Economics gjennomfører en treårig følgeevaluering av Klimasats på oppdrag fra Miljødirektoratet. Følgeevalueringen viser blant annet at måloppnåelsen i prosjektene som får tildelt støtte er høy, med over 90 prosent gjennomføring. Ordningen utløser klimaprojekter som ellers ikke ville blitt realisert. I tillegg finner Menon at ordningen utløser klimaarbeid utover et det det søkes støtte til. Menon finner imidlertid ikke faglig grunnlag til å kunne kvantifisere det samlede omfanget av utslippsreduksjoner. Samtidig sier de at det synes klart at tilskuddene bidrar til reduserte utslipp, særlig innenfor transportsektoren.

I tillegg til Klimasats støtter regjeringen klimatiltak i kommunene gjennom generelle støtteordninger som Enova og miljøteknologiordningen under Innovasjon Norge. Enova er også kraftig styrket de siste årene. Jeg mener at dette, i kombinasjon med statlige planretningslinjer og en styrket veiledning av kommunene er gode virkemidler for å støtte kommunene på klimaområdet.

Rammestyring og -finansiering er hovedprinsippet for statens styring av kommunesektoren. I det ligger at sektoren må disponere sine inntekter i henhold til lover og lokale prioriteringer. Mesteparten av sektorens inntekter er frie inntekter, og består av rammetilskudd og skatteinntekter. Størrelsen på de frie inntektene fastsettes av staten, tilpasset de oppgaver og det samlede utgiftsbehovet kommunene har.

Rammetilskuddet fordeles etter objektive kriterier, det vil si forhold som kommunesektoren selv ikke kan påvirke. Gjennom slike kriterier beregnes utgiftsbehovet i den enkelte kommune. Slike objektive kriterier er knyttet til alderssammensetningen og ulike sosiale kjennetegn ved befolkningen, som påvirker etterspørselen etter ulike typer tjenester som f.eks. barnehager, skole og eldreomsorg. I tillegg brukes kriterier som påvirker kostnadene ved å produsere de ulike tjenestene, som bosettingsmønster og kommunestørrelse. Når den samlede rammen fordeles mellom kommunene etter slike kriterier, settes den enkelte kommune i stand til å gi sine innbyggere et tjenestetilbud som er likeverdig med det tilbudet innbyggere i andre kommuner får. Innenfor denne rammen kan kommunen foreta egne prioriteringer tilpasset lokale forhold.

Det er tverrpolitisk enighet om rammestyring og -finansiering på Stortinget. Rammefinansiering basert på objektive kriterier bidrar til effektiv bruk av offentlige ressurser, både når det gjelder formåls- og kostnadseffektivitet, og til at innbyggerne får et best mulig tilbud innenfor gitte økonomiske rammer. I dette systemet må eventuelle ønsker om statlig styring av kommunene, f.eks. knyttet til klima, ivaretas gjennom øremerkede tilskudd eller lovregler. Jo sterkere styring, jo mer svekkes imidlertid det lokale demokratiet og effektiviteten i ressursbruken.

Å differensiere rammetilskuddet ut fra ønsker om hvordan miljøhensyn bør ivaretas, vil være en prinsipielt grunnleggende endring bort fra et finansierings- og fordelingssystem basert på objektive kriterier. Vi vil da gå tilbake mot det finansieringssystemet som dagens inntektssystem avløste på midten av 1980-tallet.

Inntektssystemet for kommunesektoren fungerer slik at det automatisk fanger opp relative endringer i utgiftene. Hvis for eksempel kostnadsveksten i samferdselssektorene er større enn i de andre sektorene, vil en større andel av innbyggertilskuddet fordeles etter disse delkostnadsnøkkelen. Fordelingen skjer innenfor en gitt ramme, som betyr at endringer i sektorandelene får betydning for fordelingen av tilskuddet, men ikke størrelsen på det totale tilskuddet.

Regjeringen har en ambisjon om å realisere en kostnadseffektiv løsning for fullskala CO<sub>2</sub>-håndtering i Norge gitt at dette gir teknologiutvikling i et internasjonalt perspektiv.

Regjeringen har videreført arbeidet med fangst, transport og lagring av CO<sub>2</sub> i Norge inn i forprosjektering, dvs. at planleggingsarbeidet fortsetter fram til investeringsbeslutning. Dette inkluderer forprosjektering av Fortum Oslo Varmes fangstprosjekt på avfallsforbrenningsanlegget på Klemetsrud. Staten og Fortum Oslo Varme er i forhandlinger om finansieringen av prosjektet. Investeringsbeslutning i Stortinget vil etter planen skje i 2020/2021.

## **6. Inntektssystemet for kommunesektoren fungerer slik at det automatisk fanger opp relative endringer i utgiftene. Hvis for eksempel kostnadsveksten i**

**samferdselssektorene er større enn i de andre sektorene, vil en større andel av innbyggertilskuddet fordeles etter disse delkostnadsnøkkelene. Fordelingen skjer innenfor en gitt ramme. Stortinget ber regjeringen gjøre offentlige innkjøp klimasmarte blant annet ved å:**

- a) endre anskaffelsesforskriften som i dag sier at det kan stilles miljøkrav ved anskaffelser, til at offentlige innkjøp skal stille miljøkrav.**
- b) endre anskaffelsesforskriften til å pålegge foretak som vil prekvalifisere seg i offentlige anbudskonkurranser, å ha dokumenterte tilfredsstillende miljøforpliktelser, for eksempel via Miljøfyrtårn-sertifisering.**
- c) lage en nasjonal anskaffelsesstrategi etter modell av Oslo kommune, som fastsetter når fornybar— eller nullutslippsløsninger skal velges i offentlige innkjøp.**
- d) subsidiere merkostnader ved kommunale innkjøp som er mer klima-, ressurs— og miljøsmarte enn billigere alternativer.**

- a) Gjeldende anskaffelsesregelverk har skal-bestemmelser. Lov om offentlige anskaffelser § 5 fastslår at "statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. Dette skal blant annet skje ved at oppdragsgiveren tar hensyn til livssyklus-kostnader". Bestemmelsen stiller krav til at offentlige virksomheter må gjennomgå sin anskaffelsespraksis, vurdere hvordan miljø- og klimahensyn skal ivaretas i deres organisasjon og at dette igjen reflekteres i de enkelte anskaffelsene der det er relevant. Av anskaffelsesforskriftene framgår det at oppdragsgiveren skal legge vekt på å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser.
- b) Det er mange måter å hensynta klima og miljø i offentlige anskaffelser. Miljøkrav kan tenkes stilt både som krav i spesifikasjonene/minimumskrav, som tildelingskriterium, som kontraktskrav og som kvalifikasjonskrav. Hvilken framgangsmåte som vil være de beste og mest effektive for å minimere miljøbelastningene og fremme klimavennlige løsninger i den enkelte anskaffelse, vil variere. Det å stille krav om at leverandørene skal være miljøsertifiserte *kan* være en egnet måte å gjøre en anskaffelse mer klima- og miljøvennlig, men ikke nødvendigvis. Dette vil blant annet bero på hvilke type anskaffelse det er, hvilket behov som skal dekkes, hva som utgjør miljøbelastningen, modenhet i markedet, konkurransesituasjonen etc. Det er viktig å ha fleksibilitet i anskaffelsessituasjonen og et generelt regelverkskrav om at leverandørene skal være Miljøfyrtårn-sertifisert eller lignende vurderes ikke som hensiktsmessig.
- c) Regjeringens politikk for offentlige anskaffelser, inkludert klima- og miljøvennlige anskaffelser, følger av Meld. St. 22 (2018-2019) Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser, som ble behandlet av Stortinget i vårsesjonen. Meldingen har et eget kapittel om klima- og miljøvennlige anskaffelser, hvor



regjeringen blant annet signaliserer at den vil utarbeide en handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon. I arbeidet med handlingsplanen kan det være naturlig å ta inspirasjon fra lignende strategier og politikker i andre land og i EU, og gode modeller som er utviklet i Norge. Da kan for eksempel erfaringer fra Oslo kommune være relevant. Samtidig er det viktig at handlingsplanen tilpasses norske forhold og hele landet. Spørsmål slik som energibruk og nullutslippsløsninger vil måtte vurderes som del av tematikken i arbeidet med planen.

- d) I hvilken grad et klima- og miljøvennlig innkjøp kan anses å innebære merkostnader sammenlignet med andre alternativer vil variere både med anskaffelsens art og i hvilket perspektiv kostnadene vurderes. Regelverket har en bred tilnærming til hvordan kostnader vurderes i den enkelte anskaffelse, hvor både beste forhold mellom pris eller kostnad og kvalitet, og beregning av livssyklus-kostnader kan inngå. Det anses verken hensiktsmessig eller mulig å utforme en generell subsidieordning. Offentlige etater kan imidlertid hente støtte fra et omfattende virkemiddelapparat som støtter opp om grønn omstilling og innovasjon, inkludert klima- og miljøvennlige og innovative anskaffelser i offentlig sektor, for eksempel Difis veiledningsvirksomhet, "Leverandørutviklingsprogrammet", Klimasats, Enovas støtterordninger og arbeidet under Innovasjon Norge med innovasjonspartnerskap.

## **7. Stortinget ber regjeringen om å tilrettelegge for en planmessig avvikling av fossilbasert cruisetrafikk til fordel for cruisetrafikk basert på fornybare energikilder, med følgende mål:**

**a. den fossilbaserte cruisetrafikken i Norge må avvikles innen 2025.**

**b. norske havner skal stille krav om landstrøm for alle anløp innen 2024.**

- a) I Granavolden-plattformen har regjeringen satt en ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, herunder å stimulere til lav- og nullutslippsløsninger i alle fartøyskategorier. I regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart, som ble lagt frem i juni, er det vurdert tiltak og virkemidler i alle fartøyskategorier, cruiseskipene inkludert, og hva regjeringen vil gjøre for å realisere ambisjonen om utslippskutt.

Regjeringen vil arbeide for å redusere utslippene av klimagasser og lokal luftforurensning fra cruiseskip. Det er allerede innført strengere krav til utslipp fra skip i verdensarvfjordene. Kravene, som i praksis innebærer et forbud mot bruk av tungolje, vil redusere utslipp og bedre lokal luftkvalitet i disse områdene. Regjeringen vil vurdere å utvide miljøkravene i verdensarvfjordene til cruiseskip i andre norske fjorder og Sjøfartsdirektoratet har derfor fått i oppdrag å utrede dette nærmere. Stortinget har bedt regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder, samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av

lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030. Dette inkluderer krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026. Regjeringen følger opp dette vedtaket og vil komme tilbake til Stortinget på egnet tidspunkt.

- b) Handlingsplanen for grønn skipsfart gjennomgår mulige tiltak og virkemidler for grønnere havner, herunder land og ladestrøm for cruiseskip.

Omfanget av miljørelaterte investeringer i havner har økt betydelig de siste årene. Siden 2015 har Enova innvilget over en halv milliard kroner i støtte til om lag 80 landstrømprosjekter og stadig flere cruiseskip er nå tilrettelagt for landstrøm. Høsten 2018 åpnet Kristiansand havn Europas største landstrømsanlegg tilpasset for cruiseskip. Med støtte fra Enova planlegger Bergen havn å tilby landstrøm til cruise fra 2020. Enova har også gitt støtte til et landstrømanlegg for cruiseskip i Ålesund. Landstrøm for cruiseskip er imidlertid et kostbart tiltak, sammenlignet med landstrøm til skip i ordinær trafikk. For å utløse Enova-støtte må det legges til rette for at kommunene eller andre aktører tar en større del av regningen, slik Bergen havn nå planlegger.

Regjeringen vil derfor legge til rette for en rask utbygging av ladeinfrastruktur i hele landet gjennom en kombinasjon av offentlige virkemidler og markedsbaserte løsninger, for å holde tritt med økningen i elektriske transportmidler. Regjeringen vil også i samarbeid med kommuner og havnemyndigheter ha som mål å ha utslippsfrie havner der det ligger til rette for det innen 2030.

**8. Stortinget ber regjeringen tilrettelegge og stimulere til lokal grønn energiproduksjon og -sparing blant annet ved å:**

- a. gi kommunen en rolle som initiativtaker og rådgiver til utslippskutt, ikke bare for egen virksomhet, men for kommunens innbyggere og næringsliv.**
- b. styrke Enovas muligheter til å stimulere lokalprodusert energi gjennom økte tilskudd til solenergi med mer, begrenset oppad til 50 prosent av anleggets kostnader.**
- c. gi energiselskapene mottakspått for lokalprodusert strøm, til en framforhandlet rettfærdig pris.**
- d. gjære det lettere for kommuner, fylker og større bedrifter å få konsesjon til produksjon av solenergi som de kan bruke selv eller selge.**
- e. tilby gunstig finansiering for de tiltak som Enova gir støtte til, f.eks. etterisolasjon, varmestyring, varmepumpe og solfanger. Dette skal dekke kostnadene ut over det som Enova gir støtte til, og gi flere råd og incentiv til boligoppgradering som gir lavere klimautslipp.**

- a) Fylkeskommunal og kommunal planlegging er viktig for å redusere utslipp av klimagasser og energiforbruk. Beslutninger om lokalisering, byggemåte og utforming av bebyggelse, infrastruktur og tjenester, kan påvirke utslipp og energiforbruk i lang tid framover. Som det fremgår av Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 vil Regjeringen styrke fylkeskommunenes og kommunenes samfunnsutviklerrolle. Den innebærer å gi en tydelig strategisk retning til samfunnsutviklingen ut fra regionale og lokale forhold, å mobilisere ulike aktører og å samordne offentlig innsats og virkemiddelbruk. Regional og kommunal planlegging er sentrale verktøy for å utøve denne rollen. Samtidig styrker regjeringen det lokale selvstyret i planleggingen. Det betyr at fylkeskommunene og kommunene får økt ansvar for å sikre nasjonale og viktige regionale interesser. Min vurdering er derfor at kommunene nettopp har en slik rolle som representanten etterspør; der de skal ta initiativ og være pådriver for utvikling av hele kommunen som samfunn, i samarbeid med organisasjoner, næringsliv og innbyggere, ikke bare kommunens egen organisasjon.

Kommuner og fylkeskommuner kan søke Klimasats-støtte til ulike prosjekter som tilrettelegger og stimulerer til grønn energiproduksjon og energisparing. Det er en forutsetning for støtte at produksjon eller sparing bidrar til direkte reduksjon i klimagassutslipp utover det lovverket allerede krever. Eksempelvis produksjon av energi som benyttes direkte i transportmidler som erstatter fossile kjøretøy, eller utfasing av gass til oppvarming.

Jeg vil også nevne at Enova tilbyr rådgivningstjenester til både næringsliv og private. For private vektlegges behovet for informasjonsinnhenting tidlig i beslutningsfasen før et prosjekt, samt bistand rundt selve søknadsprosessen. Rådgivningen skjer på eget nettsted og gjennom svartjenesten *Enova Svarer*.

*Enova Svarer* mottok nesten 80 000 henvendelser i 2018. Dette er en økning på om lag 35 prosent sammenlignet med foregående år. Det er henvendelser fra privatpersoner som står for denne økningen.

- b) Enovas formål er å bidra til reduserte klimagassutslipp og styrket forsyningsikkerhet for energi, samt teknologiutvikling som på lengre sikt også bidrar til reduserte klimagassutslipp. Departementet styrer Enova på et overordnet nivå, hovedsakelig gjennom fireårige styringsavtaler. Gjeldende avtale stipulerer at Enova skal stille til disposisjon minimum 250 millioner kroner til en rettighetsbasert ordning for enøk-tiltak i husholdninger. Innenfor avtalens rammer er det opp til Enova å utforme programmer, prioritere mellom områder og tildele støtte til enkeltprosjekter.

For å bidra til en effektiv omstilling til lavutslippssamfunnet er det viktig at Enova får den faglige friheten til å prioritere disponible midler til de beste tiltakene som gir høyest mulig måloppnåelse, og at støtten bidrar til å skape markeder for klima- og energivennlige løsninger som på sikt klarer seg uten støtte.

Enova skal opprette virkemidler med sikte på å oppnå varige markedsendringer og ønsker gjennom Enovatilskuddet å gi nødvendig starthjelp til gode og energieffektive løsninger slik at disse klarer å etablere seg i markedet og blir gjennomført uten støtte. En viktig del av arbeidet til Enova er å vurdere når nye løsninger og teknologier kan klare seg i markedet med mindre hjelp og når de kan stå helt på egne ben.

Enova støtter mange ulike klima- og energiltak i private husholdninger. I 2018 ble det utbetalt 275 millioner kroner gjennom Enovatilskuddet. Totalt fikk nesten 14 500 tiltak støtte, hvilket tilsvarer en økning på nesten 80 prosent fra året før. Frem til september i år har Enova utbetalt 256 millioner kroner i støtte til boligeiere som har gjennomført energiltak. Det er over 100 millioner kroner mer enn ved samme tid i 2018.

c og d)

Alle nettselskap har tilknytningsplikt. Det betyr at de har plikt til å tilby alle som ønsker det tilgang til nettet, dette gjelder både forbruk, produksjon og såkalte plusskunder (sluttbrukere med egenproduksjon av kraft som sender overskuddskraften inn på nettet)

Plusskundeordningen er en gunstig og enkel ordning for sluttbrukere som ønsker å selge overskuddsproduksjonen sin. En plusskunde betaler ikke elavgift eller nettleie for strømmen de produserer og bruker selv, og heller ikke innmatingstariff på strømmen de leverer til nettet. Innmatingstariffen er for tiden 1,34 øre/kWh. En plusskunde kan i utgangspunktet ikke selv videreselge kraften til andre sluttbrukere eller delta i engrosmarkedet, men må selge overskuddskraften til en kraftleverandør. Det er flere kraftleverandører som kjøper kraft fra plusskunder.

Hvis man ønsker å være plusskunde kan man aldri mate mer enn 100 kW på nettet. Med mer overskuddsproduksjon enn 100 kW blir aktøren å regne som en vanlig kraftprodusent. Kraftprodusenter velger selv om de vil selge kraften på spotmarkedet eller inngå bilaterale avtaler.

- e) Enovas formål er å bidra til reduserte klimagassutslipp og styrket forsyningsikkerhet for energi, samt teknologiutvikling som på lengre sikt også bidrar til reduserte klimagassutslipp. Enova skal utforme virkemidlene med sikte på å oppnå varige markedsendringer og for å utløse tiltak som ellers ikke ville ha blitt realisert, eller realisert i mindre omfang. Gjennom Enovatilskuddet gis det nødvendig starthjelp til gode og energieffektive løsninger slik at det etableres og utvikles et marked hvor de etterhvert kan stå på egne ben og bli gjennomført uten støtte. Enova vurderer løpende innretningen på programmene og justerer de i forhold til markedsutviklingen for tiltakene de støtter. Til privatpersoner gis det ikke lån eller annen finansiering utover investeringsstøtten gjennom Enovatilskuddet.

For bedrifter har Enova i noen tilfeller mulighet for å gi betingede lån til avlastning av teknisk risiko i demonstrasjonsprosjekter for energi- og klimateknologi. Bedriften må vise tydelig at den har betjeningsevne for lån, og en kommersialiseringsplan som er robust. Et betinget lån skal nedbetales når den teknologiske risikoen i prosjektet er avklart, og normalt innfris innen fem år.

**9. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en nasjonal klimabelønning (også kalt karbonavgift til fordeling, KAF) for bensin og diesel og flyreiser for å øke oppslutningen om en ambisiøs klimapolitikk, ved å belønne alle som innretter seg miljøvennlig, ved at økte avgifter betales tilbake til folk.**

En karbonavgift til fordeling, slik det blir beskrevet i representantforslaget, består av to elementer. Først ilegges fossile drivstoff en økt CO<sub>2</sub>-avgift. Deretter gis det økte provenyet fra CO<sub>2</sub>-avgiften tilbake til innbyggerne.

Dagens CO<sub>2</sub>-avgift setter en pris på utslipp av CO<sub>2</sub> i tråd med *forurenser betaler*-prinsippet. Dette gir husholdninger og bedrifter insentiv til å redusere utslippene av CO<sub>2</sub>. Norge innførte CO<sub>2</sub>-avgiften i 1991 som ett av de første landene i verden. Avgiften er trappet opp over tid, og med regjeringens forslag til statsbudsjett for 2020 vil tilnærmet all bruk av fossile drivstoff utenfor kvotepliktig sektor ilegges CO<sub>2</sub>-avgift tilsvarende knapt 550 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Forslagets første ledd om en CO<sub>2</sub>-avgift innebærer derfor i realiteten en videreføring av eksisterende politikk.

Økt proveny fra CO<sub>2</sub>-avgiften er i forslaget forutsatt tilbakebetalt til innbyggerne. Dette kan gjøres i form av tilbakebetaling av et likt beløp til alle innbyggere. Siden valgene til den enkelte aktør vil ha ubetydelig virkning på det samlede provenyet fra CO<sub>2</sub>-avgiften, vil den enkelte aktør heller ikke kunne påvirke størrelsen på den overføringen han eller hun mottar. Overføringen vil derfor være en ren *lump sum* inntektsoverføring fra staten til innbyggerne, uten noen insentiver som kan påvirke husholdningenes eller bedriftenes atferd. Tilbakebetalingen til innbyggerne vil derfor heller ikke gi noen insentiver til utslippsreduksjoner.

Argumentet for en *karbonavgift til fordeling* er at en synlig *lump sum* overføring fra staten til innbyggerne kan øke innbyggernes aksept for høyere CO<sub>2</sub>-avgifter. Høyere CO<sub>2</sub>-avgifter vil forsterke insentivene til utslippsreduksjoner.

Inntektene fra CO<sub>2</sub>-avgiften går i dag til statskassen uten noen form for øremerking. Dagens inntekter fra CO<sub>2</sub>-avgiften blir derfor også «tilbakebetalt» til innbyggerne, ikke i form av en kontantoverføring, men i form av:

- Offentlig tjenesteproduksjon, slik som helse og utdanning.
- Offentlige investeringer, slik som jernbaneutbygging.
- Overføringer til private, slik som trygder og Enovas støtteordninger.

Dersom inntektene fra dagens CO<sub>2</sub>-avgift ikke skal bidra til å finansiere statsbudsjettets utgiftsside, men utbetales kontant til innbyggerne, skaper det et inndekningsbehov på knapt 9 mrd. kroner årlig. Dette må dekkes inn gjennom økte skatter på andre skattegrunnlag og/eller gjennom kutt i offentlige utgifter.

I forslaget fremgår det at det kun er merprovenyet fra fremtidige økninger i CO<sub>2</sub>-avgiften som skal tilbakebetales til innbyggerne. Dette vil ikke skape et inndekningsbehov i budsjettet. Etablering av en ny ordning for kontantoverføring til befolkningen må imidlertid vurderes opp mot andre anvendelser av merprovenyet. I representantforslagets punkt 11 står det for eksempel at «Inntektene fra CO<sub>2</sub>-avgiften skal gå til klimafond og klimarådgivning til bedriftene». Dette lar seg ikke forene med en såkalt «klimaavgift til fordeling», siden inntektene fra CO<sub>2</sub>-avgiften da allerede er tilbakebetalt til innbyggerne. Merprovenyet fra fremtidige økninger i CO<sub>2</sub>-avgiften kan også tilbakeføres til innbyggerne gjennom reduksjoner i andre skatter og avgifter.

I Granavolden-plattformen varsles det at regjeringen vil «trappe opp den flate CO<sub>2</sub>-avgiften med fem prosent årlig» og at «provenyet brukes til å redusere skatter og avgifter for berørte grupper». Regjeringen prioriterer dermed å tilbakebetale merprovenyet fra opptrappingen av CO<sub>2</sub>-avgiften gjennom skatte- og avgiftsreduksjoner.

#### **10. Stortinget ber regjeringen utrede og stimulere til lokale selvfinansierende varianter av klimabelønningsordninger i kommuner og fylkeskommuner for å øke oppslutningen om en ambisiøs klimapolitikk.**

Hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk er generelle landsdekkende virkemidler. Om lag 2/3 av klimautslippene i ikke-kvotepliktig sektor er ilagt avgift, herunder utslipp fra nær all bruk av fossil energi i sektoren. I statsbudsjettet foreslår vi en årlig opptrapping av CO<sub>2</sub>-avgiften med 5 prosent. I tillegg kommer blant annet skatte- og avgiftsfordeler som bidrar til at det er økonomisk gunstig å velge el-biler, omsetningskrav for bruk av biodrivstoff i veitrafikk, forbud mot bruk av mineralolje til oppvarming av boliger og næringsbygg fra 2020 og forbud mot deponering av biologisk nedbrytbart avfall.

Lokale finansieringsordninger kan innebære overføring av beskatningsrett fra staten til kommunene. Kommunene har anledning til å iverksette belønningsordninger som bl.a. tilskudd til utskifting av oljetanker og kjøp av elsykler. Det er også åpnet for at byområder kan benytte differensiering i bomringer og lavutslippssoner. Gratis parkering, ferjetransport og tilgang til kollektivfelt kan fastsattes lokalt, men utslippsfrie biler skal ikke ha mer enn halvparten av takstene for biler som ikke er nullutslippsbiler.

**11. Stortinget ber regjeringen utrede og foreslå en klimabelønningsordning for næringslivet. Inntektene fra CO<sub>2</sub>-avgiften skal gå til klimafond og klimarådgivning til bedrifter.**

Enova er gitt i oppdrag å forvalte et nullutslippsfond for næringstransporten med formål om å redusere klimagassutslipp fra næringstransport og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet gjennom en raskere markedsintroduksjon og -vekst av batteri-, hydrogen- og biogassløsninger i næringskjøretøy og -fartøy. Oppdraget er gitt gjennom en tilleggsavtale til den eksisterende styringsavtalen for Enova, og varer fram til 2020. Alle kjøretøy og fartøy til næringsformål er innenfor mandatet. Midlene som settes av til ordningen skal gå til støtte til batteri-, hydrogen- og biogassløsninger i kjøretøy og fartøy. Det er opp til Enova å utforme ordningen og kriteriene for støtte slik at den får mest klimaeffekt og samtidig holder seg innenfor rammene som er satt i tilleggsavtalen.

Enova skal frem til utgangen av 2020 stille minimum 1 050 millioner kroner til disposisjon til et nullutslippsfond for næringstransporten. Eventuelt udisponerte midler i det enkelte år skal legges til rammen for fondet for påfølgende år. Disse midlene kommer i tillegg til de midlene som allerede er satt av til Enova i den eksisterende styringsavtalen for perioden 2017-2020. Det tas sikte på at den nye styringsavtalen mellom staten og Enova fra 2021 integrerer nullutslippsfondet inn i avtalen, og justeringer av innretningen og dimensjonering skjer i forbindelse med denne prosessen. Siden Enova lanserte en enkel og ubyråkratisk ordning for støtte til elektriske varebiler i august har de allerede gitt tilsagn om støtte til over 2 700 varebiler.

Regjeringen er opptatt av at klimapolitikken er basert på virkemidler ut fra kriteriet om at forurensere skal betale og at klimamålene nås til lavest mulig kostnad og med størst mulig sikkerhet. Hovedvirkemiddelet i norsk klimapolitikk er sektorovergrepene virkemidler i form av klimagassavgifter og omsettbare kvoter. Regjeringen signaliserte derfor i 2019-budsjettet, jf. Klima- og miljødepartementets Prop 1 S (2018-2019), at det ikke blir gitt redusert CO<sub>2</sub>-avgift for virksomheter tilsluttet et eventuelt CO<sub>2</sub>-fond, og at den har som utgangspunkt at et eventuelt CO<sub>2</sub>-fond blir finansiert over statsbudsjettets utgiftsside og blir administrert av Enova.

**12. Stortinget ber regjeringen sikre at statistikk over kommunale klimautslipp publiseres årlig, og senest et halvt år etter avsluttet år.**

SSB publiserer offisielt utslippsregnskap for Norge. De utarbeidet også offisiell statistikk over kommunefordelte klimagassutslipp fram til 2012. SSB valgte imidlertid å avvike statistikken i 2012 da de vurderte det slik at det ikke var mulig å beregne utslipp med tilstrekkelig tallkvalitet for de krav som gjelder for offisiell statistikk.

Etter at den kommunefordelte utslippsstatistikken ble lagt ned ga Klima- og miljødepartementet Miljødirektoratet oppgaven med å få på plass forbedrede tall for

kommunefordelte utslipp i forhold til SSBs tidligere statistikk. På oppdrag fra Miljødirektoratet ble SSB bedt om å publisere en fylkesstatistikk og en kommuneanalyse annethvert år. Fylkestallene kom første gang i 2014, mens den første kommuneanalysen kom i begynnelsen av 2016.

Miljødirektoratet arbeidet parallelt med å forbedre det kommunefordelte klimagassregnskapet, i forhold til SSBs tidligere statistikk. Arbeidet ble gjennomført som et treårig prosjekt i samarbeid med KS - kommunesektorens organisasjon. I 2018 ble betaversjon av Miljødirektoratets fordeling av klimagassregnskapet på kommuner publisert, mens ferdig løsning ble lansert i 2019. Den nye løsningen erstatter tidligere statistikker fra SSB (SSBs kommuneanalyse og fylkesstatistikk), men er ikke en del av den offisielle statistikken. SSB er fremdeles en viktig samarbeidspartner og dataleverandør for regnskapet.

Ambisjonen med det kommunefordelte klimagassregnskapet er at alle landets kommuner skal få tilgang til informasjon om utslippene av klimagasser i sin kommune, med et detaljnivå som gjør det mulig å vurdere tilstand og utvikling. Regnskapet skal så langt det lar seg gjøre fange opp effekten av tiltak som iverksettes, selv om effekten av enkelttiltak ofte ikke vil være mulig å identifisere, fordi effekten er liten sammenlignet med følgene av andre utviklingstrekk.

Det publiseres kommunefordelt regnskap årlig. Innen utgangen av mars hvert år vil det publiseres full tidsserie fram til år  $n-2$  (altså vil det innen utgangen av mars 2020, publiseres tall for årene til og med 2018). Årsaken til at det kommunefordelte regnskapet ikke kan publiseres et halvt år etter avsluttet år er at dataleverandører og samarbeidspartnere til klimagassregnskapet for kommuner leverer data på ulike tidspunkt.

Data fra SSB benyttes for flere utslippskilder, og for noen utslippskilder er det SSB som beregner utslippene. For disse kildene inngår produksjonen i SSB i samme syklus som beregningene av det nasjonale utslippsregnskapet. Endelige tall på nasjonalt nivå er for de fleste utslippskilder først klare på slutten av året for året ett år tilbake i tid (og rapporteres til FNs klimakonvensjon i april året etter). Deretter må dataene bearbeides for å beregne utslipp per kommune og kvalitetssikres, før de sendes til Miljødirektoratet og kan publiseres. Andre datakilder er tilgjengelige på et tidligere tidspunkt.

Med hilsen



Ola Elvestuen