



## STORTINGET

# Innst. 91 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget  
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:176 S (2018–2019)

### Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene

---

Til Stortinget

#### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen opprette en nasjonal ekspert- og støtteenhet for klimabudsjettering i fylker og kommuner.
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.
3. Stortinget ber regjeringen systematisk gå gjennom og endre statlig regelverk slik at det bidrar til å nå mål om utslippskutt lokalt og nasjonalt.
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.
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. CO<sub>2</sub>-rensing av avfallsforbrenning.
6. 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.
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 utvikles innen 2025.
  - b. norske havner skal stille krav om landstrøm for alle anløp innen 2024.
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 pst. av anleggets kostnader.
  - c. gi energiselskapene mottaksplikt for lokalprodusert strøm, til en framforhandlet rettferdig pris.
  - d. gjøre 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.
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.
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.
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.
12. Stortinget ber regjeringen sikre at statistikk over kommunale klimautslipp publiseres årlig, og senest et halvt år etter avsluttet år.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Else-May Norderhus og Runar Sjøstad, fra Høyre, Tina Bru, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Theodor Barndon Helland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, viser til forslag fra representanten Une Bastholm om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene. Komiteen viser videre til brev av 24. oktober 2019 fra statsråd Ola Elvestuen. Brevet er vedlagt innstillingen.

Komiteen er enig med forslagsstiller i at kommunene spiller en nøkkelrolle i omstillingen til et lavutslippssamfunn, og at byene har en viktig rolle i dette arbeidet.

### Opprette en nasjonal ekspert- og støtteenhet for klimabudsjettering i fylker og kommuner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, ser ikke behov for å etablere en ny enhet. Flertallet registrerer at Oslo, Trondheim, Bergen, Hamar, Nesodden, Kristiansand samt Akershus og Nordland har styringsdokumenter omtalt som klimabudsjett.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at Miljødirektoratet og enkelte fylkesmenn har lagt ned et 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 et 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. Dette flertallet merker seg at arbeidet med å veilede kommunene vil ha høy prioritet i direktoratet også framover.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne,

støtter intensjonen om at alle kommuner og fylker utarbeider egne klimabudsjett samt vurderer klimakonsekvenser i relevante saker, men det er avgjørende at kommunene selv får et eierforhold til prosessen og innholdet.

### **Skjerpe det nasjonale klimamålet til 60 pst. kutt innen 2030 sammenlignet med 1990**

Flertallet konstaterer at regjeringen arbeider for at EUs samlede ambisjonsnivå øker til 55 pst., at norsk klimapolitikk er knyttet til EU, og at regjeringen vil melde inn et forsterket klimamål til FN i 2020. Regjeringen vil utarbeide en plan for å oppfylle Norges forpliktelser med 45 pst. innenlandsk reduksjon i ikke-kvotepliktig sektor. Flertallet viser til kommunenes selvstyre og til at klimaarbeidet må forankres lokalt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til klimalovrapporteringen, initiert og innført av regjeringspartiene. Dette har bidratt til de første klimabudsjettene i et statsbudsjett, en praksis som skal videreføres og forbedres. Disse medlemmer viser videre til avtalen med EU, der klimabudsjett inngår som en del av virkemidlene.

### **Tilpasse statlig regelverk**

Komiteen viser til at Stortinget i 2015 ba regjeringen om å gjennomgå eksisterende lovgivning som kan ha betydning på klimaområdet. I Prop. 77 L (2016–2017) Klimaloven ble det gjort en slik vurdering. Eksisterende regelverk åpner opp for å ta og vektlegge klimahensyn både sektorovergripende og sektorspesifikt. Gjennom avtalen med EU om felles oppfyllelse av utslippsmål for 2030 vil Norge få ytterligere juridisk forpliktende rammer for klimapolitikken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det er viktig at klimakonsekvenser blir hensyntatt ved fremtidige lovendringer.

### **Utvide kommunenes myndighet til å kutte utslipp**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at det hvert fjerde år fremmes oppdaterte nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. De siste nasjonale forventningene ble vedtatt 14. mai 2019 med blant annet forventninger om at kommunene arbeider med å redusere utslipp av klimagasser, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Kommunene har stor lokal frihet til å stille krav til miljøkvalitet og grenseverdier for tillatt forurensning samt

andre krav til miljøkvalitet i reguleringsarbeidet. I desember 2016 ble forskrift vedtatt som åpner for at kommuner gjennom lokal forskrift kan etablere en permanent lavutslippssone i ett eller flere områder for å motvirke lokal luftforurensning.

Komiteen mener det er viktig å være lydhør for innspill fra kommunene på tiltak som kan redusere klimaavtrykket.

### **Prioritere mer penger til klimakutt i kommunene**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at klimasatsordningen ble innført som en fem-årig ordning i 2016. Det er gitt tilsagn om 628 mill. kroner til 951 prosjekter. Det er foreslått 181,1 mill. kroner til ordningen i statsbudsjettet for 2020. I tillegg er det avsatt 80 mill. kroner til en øremerket midlertidig hurtigbåtsatsing under Klimasats. Menon Economics gjennomfører en treårig følgeevaluering, men har ikke faglig grunnlag til å kunne kvantifisere utslippsreduksjonene. I tillegg til Klimasats kan kommunene søke Enova og miljøteknologiordningen.

Flertallet støtter dagens rammestyring av kommunene, som er basert på objektive kriterier. Flertallet går imot å differensiere rammetilskuddet ut fra ønsker om hvordan miljøhensyn bør ivaretas.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, forventer at regjeringen i løpet av våren 2020 tar en investeringsbeslutning om videre satsing på fangst, transport og lagring av CO<sub>2</sub>.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens offensive arbeid for å lykkes med fangst, transport og lagring av CO<sub>2</sub>. Disse medlemmer viser til at en investeringsbeslutning ikke kan fattes før beslutningsgrunnlaget er ferdig, men merker seg at det planlegges for beslutning høsten 2020.

### **Inntektssystemet for kommunesektoren og mer klimasmarte offentlige innkjøp**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at gjeldende anskaffelsesregelverk har en skalbestemmelse om at det offentlige skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremmer klimavennlige løsninger der dette er relevant. Kommunene må få økt kompetanse på hvordan de kan stille relevante miljøkrav tilpasset type oppdrag. Flertallet fraråder et generelt regelverkskrav om en bestemt type sertifiseringsordning.

### Avvikle fossil cruisetrafikk

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, har merket seg at regjeringen har bedt Sjøfartsdirektoratet om å utrede muligheten for å utvide miljøkravene i verdensarvfjordene til cruiseskip i andre norske fjorder. Siden 2015 har Enova innvilget over 0,5 mrd. kroner i støtte til om lag 80 landstrømprosjekter. I 2018 åpnet Kristiansand havn Europas største landstrømanlegg tilpasset cruiseskip, og Bergen havn vil tilby det samme i 2020. Enova har også gitt støtte til landstrømanlegg for cruise i Ålesund.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det må stilles miljøkrav til alle skip som anløper norske havner.

### Stimulere til lokal grønn energiproduksjon og -sparing

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til økt lokalt selvstyre, Klimasats, Enova og Innovasjon Norge som gir mulighet for lokale tiltak. Alle nettselskap har tilknytningsplikt, slik at alle som ønsker tilgang til nettet, skal få det. Plusskundeordningen gir mulighet til å selge overskuddsproduksjon på inntil 100 kW. Plusskunder betaler ikke elavgift eller nettleie for strømmen de produserer og bruker selv, og heller ikke innmatingstariff på strømmen de leverer inn til strømmettet. Enova vurderer løpende innretning på programmene og justerer dem i forhold til markedsutviklingen, men gir ikke lån eller annen finansiering til privatpersoner ut over investeringsstøtten gjennom Enovatilskuddet. Flertallet viser også til at Enova i noen tilfeller har mulighet for å gi betingede lån til avlastning av teknisk risiko i demonstrasjonsprosjekter for energi- og klimateknologi for bedrifter.

### Nasjonal klimabelønning

Komiteen viser til at dagens CO<sub>2</sub>-avgift setter en pris på utslipp av CO<sub>2</sub> i tråd med «forurensar betaler»-prinsippet for å gi husholdningene og bedrifter insentiv til å redusere utslippene. Norge innførte CO<sub>2</sub>-avgiften i 1991 som et av de første landene i verden. Inntektene går til fellesskapet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at dersom de skulle utbetales som en kontantytelse til innbyggerne, vil det skape et inndekningsbehov på ca. 9 mrd. kroner årlig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti støtter prinsippet om CO<sub>2</sub>-fond for næringstransporten som insentiv i omstillingsarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens innføring av nullutslippsfond for næringstransporten.

### Stimulere til lokale selvfinansierende varianter av klimabelønningsordninger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, konstaterer at om lag 2/3 av klimautslippene i ikke-kvotepliktig sektor er ilagt avgift, herunder utslipp fra nær all bruk av fossil energi. Kommunene har anledning til å iverksette belønningsordninger som blant annet tilskudd til utskifting av vedovner, oljetanker og kjøp av elsykler, samt differensiering i bomringer og lavutslippssoner. Gratis parkering, fergetransport og tilgang til kollektivfelt kan fastsettes lokalt, men utslippsfrie biler skal ikke ha mer enn halvparten av taksten.

### Klimabelønningsordning

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Miljøpartiet De Grønne, viser til at Enova forvalter et nullutslippsfond for næringstransport for å redusere utslipp og bidra til en raskere omstilling til lavutslipp.

### Årlig publisering av kommunale klimautslipp

Komiteen viser til at Statistisk sentralbyrå (SSB) publiserte statistikk over kommunefordelte klimagassutslipp frem til 2012, men dette ble avvirket fordi det ikke var mulig å beregne utslipp med tilstrekkelig tallkvalitet. SSB har publisert fylkesstatistikk siden 2014 og kommuneanalyse fra 2016. Miljødirektoratet i samarbeid med KS arbeidet parallelt med å forbedre det kommunefordelte klimagassregnskapet. Ferdig løsning var klar i 2019 og erstatter SSBs kommuneanalyse og fylkesstatistikk. Det publiseres kommunefordelt regnskap årlig. Målet er at alle kommuner skal få informasjon med et detaljnivå som gjør det mulig å vurdere tilstand og utvikling.

### Generelle merknader

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet deler forslagsstillers syn på at kommunene spiller en nøkkelrolle i omstillingen til et lavutslippssamfunn. Disse medlemmer noterer seg at Oslo blir holdt frem som et eksempel på en suksess som forslagsstiller ønsker som en modell som kan brukes over hele landet. Disse medlemmer ser at forslagsstiller peker på at staten har et ansvar for å bidra og tilrettelegge for kommunenes mulighet til å drive aktiv og reell klimapolitikk og redusere utslipp lokalt. Disse medlemmer

er enige i at staten har et ansvar, men at ansvaret ikke kan utøves uten medvirkning fra kommunene.

Disse medlemmer vil også peke på at Oslo har utviklet sin modell ut fra det regelverk og de retningslinjer som allerede er gjeldende, og mener behovet for en større endring av disse fremstår som usikkert. Disse medlemmer vil videre understreke at det er bred enighet om de aller fleste av forslagene som legges frem, også tverrpolitisk, og at forslagene i stor grad består av at regjeringen bes om å tilrettelegge, utrede og stimulere til at vedtatt politikk blir oppfylt.

Disse medlemmers utgangspunkt er at kommunenes mulighet og motivasjon til å spille den nøkkelrollen i klimaarbeidet som forslagsstiller peker på, er avhengig av at kommunene selv er involvert i dette arbeidet og kan påvirke det. Disse medlemmer viser til at det lokale selvstyret forutsetter dialog, samarbeid og forankring av virkemidler overfor kommunene for å lykkes i dette arbeidet. Disse medlemmer mener at en bedre måte å nå målet på i denne sammenheng er å be regjeringen sette i gang et arbeid om virkemidler og tiltak for lokalt klimaarbeid og utslippskutt i kommunene, hvor kommunene blir involvert og hørt, for deretter å komme tilbake til Stortinget med en plan for iverksettelse av dette arbeidet. Disse medlemmer mener at kommunene må få være med på å påvirke og prege arbeidet, slik at man finner frem til de beste tiltakene og virkemidlene lokalt og faktisk utarbeider den politikken som fungerer best i kommunene. Disse medlemmer mener at man for å lykkes på dette området må legge opp til et reelt samarbeid mellom stat og kommune, og at dette også innebærer en økt handlefrihet for kommunene på sin side til å sette inn tiltak som vurderes som formålstjenlige for en god og effektiv lokal klimapolitikk. Disse medlemmer vil til slutt understreke at mange kommuner allerede jobber godt med utslippskutt og klimapolitikk på selvstendig grunnlag, og at en kartlegging av nettopp det arbeidet må være en del av et arbeidet.

På denne bakgrunn vil komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for iverksettelse av virkemidler og tiltak for lokalt klimaarbeid og reelle utslippskutt i kommunene. Planen utformes i et samarbeid mellom stat og kommunesektor.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at en form for klimaavgift til fordeling med en kompensasjon for høyere kostnader når forurensning må koste mer, vil kunne være nødvendig for å gjennomføre en klimaomstilling på en måte som

er rettferdig. Dette medlem mener likevel slik kompensasjon kan skje på ulike måter, også gjennom omfordeling i skattesystemet, hvor helheten sørger for at de som har minst, får mest. Dette medlem mener derfor at forslaget om en direktebetaling først må utredes for å gi et best mulig resultat før det konkluderes med at det skal innføres som et forslag.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede 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.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en klimabelønningsordning for næringslivet. Inntektene fra CO<sub>2</sub>-avgiften kan gå til klimafond og klimarådgivning til bedrifter.»

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, viser til at kommunene i hele Norge spiller en nøkkelrolle i omstillingen til et lavutslipps-samfunn. Miljødirektoratet anslår at kommunene kan bidra til å redusere klimagassutslippene globalt med 13–26 millioner tonn årlig. Det tilsvarer 15–30 pst. av det samlede utslippet fra nordmenns forbruk og 25–50 pst. av utslippene fra norsk territorium.

Flertallet viser til at kommunene kan bidra særlig på tre måter: De kan kutte direkte utslipp innenfor kommunegrensene, for eksempel fra veitrafikk, fossil oppvarming, avfall og jordbruk. Dette vil bidra til oppfyllelsen av nasjonale klimamål. Videre kan de gjennom klimakrav og endret forbruk bidra til kutt utenfor kommunen og landet fra produksjon av mat, forbruksvarer og reiser. Endelig kan de gjennom innovative klimavennlige anskaffelser bidra til å utvikle nullutslippsteknologi som er viktig for Norge og verden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne understreker at byene spiller en spesielt viktig rolle i dette arbeidet. Verdens byer står for 70 pst. av de totale klimagassutslippene. Samtidig gjøres det her store fremskritt. Både Oslo, Trondheim og Bergen har ambisiøse klimamål og egne klimabudsjetter. Flere kommuner og fylkeskommuner følger nå etter. Oslo har blitt trukket frem som et internasjonalt klimaforbilde. Det grønne byrådet har som kanskje eneste by i verden satt et utslippsmål i tråd med Parisavtalen: Utslippene skal reduseres med hele 95 pst. innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå.

Disse medlemmer mener suksessoppskriften fra Oslo nå må kopieres og implementeres i byer og

kommuner over hele landet, tilpasset lokale behov. Staten har et ansvar for å bidra til dette ved å fjerne barrierer, stille krav og styrke tilgjengelige ressurser.

Disse medlemmer viser til at kommunene er pålagt å utarbeide planer for å redusere klimagassutslippene. De fleste kommuner har nå en slik plan, men det er stor forskjell på hvor mye kommunene gjør. Disse medlemmer mener det trengs tydeligere forventninger og bedre oppfølging fra statens side for å løfte den totale innsatsen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at det ikke stilles krav til hvor mye utslippene skal kuttes i kommunene, eller hvilke utslipp som skal kuttes. Disse medlemmer mener det er viktig å tydeliggjøre dette, slik at det ikke bare lages planer som blir lagt i en skuff, men at planene faktisk bidrar til å realisere potensialet for utslippskutt. De nasjonale utslippene skal kuttes med 40 pst. innen 2030, og det er naturlig at alle kommuner bidrar til dette ved å redusere egne utslipp.

Disse medlemmer mener at det nasjonale målet for 2030 må økes til 60 pst. innen 2030, og at kommunene bør pålegges å sette mål om minst 60 pst. klimakutt i kommunen innen 2030. Kommunene bør videre pålegges å rapportere på måloppnåelse på dette området.

For at planene skal brukes som aktive styringsdokumenter, er det etter disse medlemmers oppfatning viktig at utslippsbudsjetter og -regnskaper utarbeides og blir en del av budsjettprosessen i kommunen. De siste årene har bedre verktøy og beregningsnormer kommet på plass for dette formålet. Likevel er det behov for å styrke kompetansen.

Disse medlemmer viser til at begrenset handlingsrom for å kutte utslipp innenfor kommunegrensen utgjør en barriere for klimagassreduksjoner. Eksempler på dette er at kommunene i dag ikke kan opprette lavutslippssoner av hensyn til klima, og at de mangler hjemmel for å stille krav til energi- og materialbruk i område-reguleringer.

Disse medlemmer viser til at mangel på kompetanse og kommunenes økonomiske situasjon er andre begrensninger for muligheten til å kutte utslipp. Kommunene har selv gitt uttrykk for at oppfølgingen av klimaarbeidet er svært avhengig av personalressurser, og at økonomi vanskeliggjør klimaarbeidet i svært stor grad.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at kommunene i dag kan få støtte til klimatiltak gjennom Klimasats-ordningen. En evaluering utført på

oppdrag fra Miljødirektoratet viser at det er behov for å utvide ordningen ved å fjerne maksimal støttesats og redusere kravet til egenandel. I tillegg er flertallet av den oppfatning at det bør settes av mer ressurser til å behandle søknader.

Når det gjelder kompetanse, benytter kommunene i dag ofte konsulenter i klimaarbeidet. Dette kan svekke eierskapet og gjøre det vanskeligere å spre kunnskap fra administrasjon til politikere og dermed få politisk tilslutning til realisering av planer.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener derfor det er et behov for økt kompetanse på klima og miljø i administrasjonen i mange kommuner. Det kan oppnås ved å gi kommunene midler til å ansette flere klima- og miljørådgivere.

Disse medlemmer viser til at offentlige anskaffelser har et klimafotavtrykk på rundt 12 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, ifølge Asplan Viak. Hele 70 pst. av disse utslippene kan reduseres gjennom klimasmarte offentlige anskaffelser ifølge DIFI og Miljødirektoratet.

Disse medlemmer viser til at anskaffelsesfor skrften åpner for at det kan stilles miljøkrav ved anskaffelser der det er relevant. Disse medlemmer mener det må være en forpliktelse at offentlige innkjøpere skal stille miljøkrav, og ikke en mulighet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne understreker at offentlige innkjøp også er et kraftig innovasjonsfremmende verktøy for å utvikle klimaløsninger. Det bør derfor settes av økte statlige midler til risikoavlastning ved slike innkjøp, samtidig som kompetansen hos innkjøpere, samt møteplasser mellom det offentlige og innovasjonsbedrifter, styrkes.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at klima- og miljøavgifter skal ha til hensikt å kutte utslipp, ikke finansiere stat og kommuner. Samtidig vil det å belønne alle som innretter seg miljøvennlig, skape oppslutning om nødvendige klima- og miljøavgifter. Disse to hensynene kan kombineres ved at økte avgifter betales tilbake til folk. Dette medlem ønsker derfor en slik nasjonal klimabelønning for bensin, diesel og flyreiser og lokale selvfinansierende varianter av klimabelønningsordninger i kommuner og fylkeskommuner. Dette medlem mener at klimabelønning skal ha differensiert utbytte for by og land der det er relevant – for eksempel som kompensasjon for at en i distriktene er avhengig av bilen, mens det i de store byene er tilfredsstillende kollektivtilbud og kortere avstander.

Dette medlem viser til at flere partier og ungdomspartier ønsker å innføre en form for klimabeløn-

ning. Blant annet vedtok Unge Venstre nylig at de vil innføre klimabelønning (KAF).

Dette medlem ønsker også en klimabelønningsordning for næringslivet. Inntektene fra CO<sub>2</sub>-avgiften skal gå til klimafond og klimarådgivning til bedrifter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at cruiseskip bruker enorme mengder fossil energi, gjerne tungolje eller diesel. Det betyr betydelige klimagassutslipp og lokal luftforurensning. Flere undersøkelser, blant annet fra NHO Reiseliv, viser at cruiseturisme er den mest forurensende formen for turisme – og at de besøkende turistene legger igjen lite penger i Norge og bidrar lite til lokal verdiskaping. Samtidig legger cruiseskipene beslag på noen av de beste sjønære arealene i byene.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en nasjonal ekspert- og støtteenhet for klimabudsjettering i fylker og kommuner.»

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

- fra 2020 ha et eget klimabudsjett med konkrete tiltak og ansvarsfordeling som styringsdokument på lik linje med budsjett og økonomiplan.
- vurdere klimakonsekvensene i alle relevante saker til politisk behandling.
- utarbeide en klimastrategi for kommunens eierskap.
- vurdere klimarisiko og -muligheter i styrende dokumenter for kommunens fondsplasseringer og andre investeringer.
- fjerne alle fossile utslipp fra egen virksomhet innen 2025.»

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

«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.»

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

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

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å prioritere mer penger til klimakutt i kommunene ved å vektlegge kommunenes ambisjon og potensial for klimakutt i fordelingen av inntekter og rammetilskudd mellom kommunene.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å prioritere mer penger til klimakutt i kommunene blant annet ved å øke statens bidrag til kutt i store kommunale punktutslipp, som f.eks. CO<sub>2</sub>-rensing av avfallsforbrenning»

«Stortinget ber regjeringen gjøre offentlige innkjøp klimasmarte blant annet ved å:

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

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

- Den fossilbaserte cruisetrafikken i Norge må avvikles innen 2025.
- Norske havner skal stille krav om landstrøm for alle anløp innen 2024.»

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

- a. gi kommunen en rolle som initiativtaker til og rådgiver for utslippskutt, ikke bare for egen virksomhet, men til kommunens innbyggere og næringsliv.
- b. styrke Enovas muligheter til å stimulere lokalproduert energi gjennom økte tilskudd til solenergi med mer, begrenset oppad til 50 pst. av anleggets kostnader.
- c. gi energiselskapene mottaksplikt for lokalproduert strøm til en framforhandlet rettferdig pris.
- d. gjøre 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.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal klimabelønning (også kalt karbonavgift til fordeling, KAF) for eksempel for bensin, 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.»

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en klimabelønningsordning for næringslivet.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

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

### **Uttalelse fra kommunal- og forvaltningskomiteen**

Komiteens utkast til innstilling ble 26. november 2019 oversendt til kommunal- og forvaltningskomiteen for uttalelse.

Kommunal- og forvaltningskomiteen uttaler følgende i brev av 3. desember 2019:

«Kommunal- og forvaltningskomiteen viser til brev fra energi- og miljøkomiteen av 26. november 2019 hvor komiteen er bedt om å gi sin uttalelse før innstilling avgis.

Komiteen har følgende uttalelse:

Komiteen viser til merknadene og forslagene fra de respektive partiers medlemmer i energi- og miljøkomiteen, og støtter disse.»

### **Uttalelse fra finanskomiteen**

Komiteens utkast til innstilling ble 27. november 2019 oversendt til finanskomiteen for uttalelse.

Finanskomiteen uttaler følgende i brev av 3. desember 2019:

«Finanskomiteen viser til utkast til innstilling datert 27. november 2019 vedrørende representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene.

Finanskomiteens medlemmer slutter seg til energi- og miljøkomiteens utkast til innstilling og har ingen ytterligere merknader.»

### **Forslag fra mindretall**

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

##### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen utrede en klimabelønningsordning for næringslivet.

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

##### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for iverksettelse av virkemidler og tiltak for lokalt klimaarbeid og reelle utslippskutt i kommunene. Planen utformes i et samarbeid mellom stat og kommunesektor.

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

##### *Forslag 3*

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

##### *Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen skjerpe det nasjonale klimamålet til 60 pst. kutt innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå, og sørge for at kommunene må bidra, blant annet ved å 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.

#### Forslag 5

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

#### Forslag 6

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.

#### Forslag 7

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.

#### Forslag 8

Stortinget ber regjeringen om å prioritere mer penger til klimakutt i kommunene blant annet ved å øke statens bidrag til kutt i store kommunale punktutslipp, som f.eks. CO<sub>2</sub>-rensing av avfallsforbrenning.

#### Forslag 9

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 det ved offentlige innkjøp skal stilles 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.

#### Forslag 10

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 utvikles innen 2025.
- b. Norske havner skal stille krav om landstrøm for alle anløp innen 2024.

#### Forslag 11

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

- a. gi kommunen en rolle som initiativtaker til og rådgiver for 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 pst. av anleggets kostnader.
- c. gi energiselskapene mottaksplikt for lokalprodusert strøm til en framforhandlet rettferdig pris.
- d. gjøre 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.

#### Forslag 12

Stortinget ber regjeringen utrede en nasjonal klimabelønning (også kalt karbonavgift til fordeling, KAF) for eksempel for bensin, 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.

#### Forslag 13

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

*Forslag 14*

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

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:***Forslag 15*

Stortinget ber regjeringen utrede 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.

*Forslag 16*

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

**Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:***Forslag 17*

Stortinget ber regjeringen om å prioritere mer penger til klimakutt i kommunene ved å vektlegge kommunenes ambisjon og potensial for klimakutt i fordelingen av inntekter og rammetilskudd mellom kommunene.

**Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:176 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om nye virkemidler for utslippskutt i kommunene – vedtas ikke.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 5. desember 2019

**Ketil Kjenseth**

leder

**Ruth Grung**

ordfører

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 skjerper 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-kvotepliktige utslipp med minst 45 prosent innen 2030, sammenlignet med 2005. Dette er utslipp fra transport, jordbruk, avfall, bygg og ikke-kvotepliktige 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-kvotepliktige 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-kvotepliktig 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 insentiver 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. CO<sub>2</sub>-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 kontraktsskrav 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 landstrømsprosjekter 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 rettferdig pris.**
- d. gjøre 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 forsyningssikkerhet 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 energitiltak 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 energitiltak. 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 forsyningssikkerhet 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 *forurensar 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 fastsettes 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



