

Klimakur 2020

Virkemidler tilpasset lokalforvaltningen

TA
2598
2010



Klima- og forurensningsdirektoratet

Sammendrag

Formålet med denne rapporten er å beskrive eksisterende virkemidler som kommuner og fylkeskommuner (heretter omtalt som kommunal sektor) har til rådighet og som kan redusere utslipp av klimagasser, samt å formidle innspill fra relevante aktører om hvordan virkemiddelapparatet kan utvikles for å styrke kommunenes mulighet til å redusere utslippene ytterligere. Rapporten inneholder også en gjennomgang av barrierer knyttet til offentlig anskaffelser. Materialet i denne rapporten er benyttet til innspill til Klimakur 2020 sin hovedrapport (Klimakur 2020, TA 5910/2010).

Norge har sluttet seg til langsiktige målsettinger for reduksjon av klimagassutslipp, og en konsekvens av dette er at planlegging i dag må skje i forståelse av et slikt framtidig lavutslippssamfunn.

I kapittel 20 i hovedrapporten til Klimakur 2020 blir det pekt på at svært mange offentlige beslutninger har stor innvirkning på hvordan samfunnet er formet. Resultatet av mange av disse beslutningene, som infrastruktur, arealplanlegging og ressursutvinning, har virkninger langt fram i tid og er med på å sette svært viktige rammebetingelser for framtidige energiforbruk og utslipp. Kommunal sektor har en viktig rolle i disse beslutningsprosessene. Mange av disse beslutningene er små og skjer i løpende saksbehandling innenfor eksisterende forvaltningspraksis. Samlet sett er imidlertid effektene store fordi alt som bygges har lang levetid. Kommunene har således en viktig rolle for å bidra til å redusere klimagassutslippene særlig på lang sikt, gjennom sin forvaltning av plan- og bygningsloven.

Det er mye som tyder på at dagens planlegging må forbedres hvis framtidige utslippsmål skal nås. I konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningsloven kan eksempelvis framtidige karbonpris inkluderes i beregninger av ulike alternativer, for på den måten å få et bedre bilde av framtidige utslippskonsekvenser av ulike valg som gjøres i dag. En slik karbonpris må gjenspeile langsiktige mål i klimapolitikken.

Flere av innspillene fra aktørene gjengitt i kapittel 3 i denne rapporten peker også på behovet for å få klarere kriterier for hvordan framtidige reduksjoner av klimagassutslipp skal tas inn i dagens beslutningsgrunnlag og planlegging.

På kort sikt er det mange områder hvor kommunal sektor kan bidra til å redusere klimagassutslippene. Mange av aktørene gir innspill til hvordan virkemidlene kan styrkes for å sikre at dette kan gjennomføres. Kommunene må håndtere mange kryssende målsettinger, og påpeker behov for klare retningslinjer for måloppnåelse i klimaarbeidet, og verktøy for å måle resultatene.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	4
1. Kommunal sektor og klimagassutslipp	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Mål og omfang	6
1.3 Kommunal sektor - roller	7
1.4 Virkemidler i kommunal sektor.....	8
1.4.1 Juridiske virkemidler - lover som delegerer ansvar til lokalt nivå.....	8
1.4.2 Økonomiske virkemidler.....	10
1.4.3 Programmer og informasjon	11
2. Kommunal sektor og påvirkning på klimagassutslippene	13
2.1 Norske klimagassutslipp.....	13
2.2 Hvor store utslippsreduksjoner med virkemidler i kommunal sektor	16
2.2.1 Tidligere vurderinger	16
2.2.2 Sammenlikning og vurderinger basert på Klimakur 2020	16
3. Ønsker om nye eller endrede virkemidler.....	20
3.1 Klimafond.....	22
3.2 Informasjon	23
3.3 Areal og transportplanlegging	23
3.4 Energi i bygg	25
3.5 Forbruk og avfall	28
3.6 Jordbruk.....	30
4. Klima- og miljøkrav ved offentlige anskaffelser.....	32
4.1 Lov om offentlig anskaffelse.....	32
4.2 Barrierer.....	32
4.3 Kvantifisering av utslipp fra offentlige anskaffelser	33
4.4 Offentlig anskaffelser og transport.....	34
5. Referanser	35

1. Kommunal sektor og klimagassutslipp

1.1 Bakgrunn

Miljøverndepartementet ba i 2008 Klima- og forurensningsdirektoratet (daværende Statens forurensningstilsyn, SFT) om å lede en tverrsektoriell faggruppe for å utrede tiltak og virkemidler som kan gjennomføres for å nå det nasjonale målet om reduserte klimagassutslipp i Norge tilsvarende 15-17 millioner tonn CO₂ ekvivalenter i år 2020. Dette prosjektet fikk navnet Klimakur 2020.

Prosjektgruppen i Klimakur 2020 besto av representanter fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Oljedirektoratet (OD), Staten vegvesen Vegdirektoratet, Statistisk sentralbyrå (SSB) og Klima- og forurensningsdirektoratet. Prosjektets mandat var å levere en omforent analyse av tiltak og virkemidler¹ for å nå det nasjonale målet.

Arbeidet i Klimakur 2020 ble delt opp i ulike delprosjekter, og det ble utarbeidet tiltaks- og virkemiddelanalyse for sektorene transport, industri, petroleum, energibruk i bygg, avfallsbehandling, landbruk, skogbruk og bruk av fluorholdige gasser i produkter. Siden alle tiltakene skulle være dekket opp i de enkelte sektorutredningene ble arbeidet mot kommunal sektor konsentrert om virkemidler for å utløse tiltakene.

1.2 Mål og omfang

Formålet med denne rapporten er å beskrive eksisterende virkemidler som kommuner og fylkeskommuner (heretter omtalt som kommunal sektor) har til rådighet og som kan redusere utslipp av klimagasser, samt å formidle innspill fra relevante aktører om hvordan virkemiddelapparatet kan utvikles for å styrke kommunenes mulighet til å redusere utslippene ytterligere. Rapporten inneholder også en gjennomgang av barrierer knyttet til offentlig anskaffelser. Materialet i denne rapporten er benyttet til innspill til Klimakur 2020 sin hovedrapport (Klimakur 2020, TA 5910/2010).

Innspill til virkemiddelforslagene er kommet fra en rekke kommuner, KS, Ruter, fjernvarmeselskap, aktører og konsulenter innenfor transport-, avfall- og forbrukssektoren. Spesielt har aktørene innenfor prosjektene Framtidens byer, Grønne energikommuner og Livskraftige kommuner bidratt aktivt. Innspillene har kommet via Klimakur 2020s hjemmeside (www.klimakur2020.no), som skriftlig materiale, samt på et arbeidsseminar arrangert av Klima- og forurensningsdirektoratet 12. juni 2009. I tillegg ble det satt ut et prosjekt for å vurdere effekt og barrierer knyttet til offentlige innkjøp som virkemiddel for å redusere utslipp fra produkter og tjenester.

Denne rapporten bygger også på resultater gitt i andre deler av Klimakur, spesielt i forbindelse med transport (Statens Vegvesen med flere, 2010) og energibruk i bygg (NVE, 2010).

¹ Vi definerer et *tiltak* som den handlingen eller aktiviteten som gjør at utslippene reduserer. Relatert til hvert tiltak er virkemidler den utløsende faktoren, *det som får tiltaket til å skje*.

1.3 Kommunal sektor - roller

Kommunal sektor påvirker lokalsamfunnet på mange måter og innehar en rekke ulike roller som har betydning for utslippene i en kommune.

Tjenesteleverandør, eier og innkjøper

Som leverandør av tjenester innenfor skole, omsorg og renovasjon er kommunen en stor virksomhet med mange ansatte og brukere. En miljøvennlig drift av disse virksomhetene vil påvirke energibruk og utslipp fra bygningsmasse, fra transport og gjennom innkjøp. Kommunen skal sette miljøkrav ved innkjøp av varer og tjenester, der hensynet til miljø skal være en integrert del av spesifikasjonene. Dette gir kommunen anledning til å påvirke leverandører av produkter og tjenester ved å stille krav til produktenes og tjenestenes egenskaper.

Kommunene forvalter en stor og variert bygningsmasse og er ofte en av de store byggherrene i lokalsamfunnet. Kommunens egne byggeprosjekter kan både gi utslippsreduksjoner fra egen bygningsmasse og gi læringseffekt og signaleffekt overfor brukere og leverandører ved å ta i bruk ny teknologi og standarder. Visse produkter kommunen eier har klimapåvirkning, for eksempel bil- og maskinparker. Gjennom miljøvennlige innkjøp kan kommunen både bidra til reduserte utslipp og påvirke markedet.

Mange kommuner eier eller har eierandeler i energiverk. Gjennom et aktivt eierskap kan kommunene påvirke energiforsyning og energibruk i kommunen og regionen.

Forvaltningsorgan og samfunnsplanlegger

Gjennom plan- og bygningsloven er kommunal sektor tildelt et helhetlig og langsiktig planansvar, først og fremst gjennom fylkes- og kommuneplaner. Under disse kan det sorteres en lang rekke plantyper, fra de lovpålagte reguleringsplaner til kommunedelsplaner for blant annet transport, energiforsyning og næringsplaner. Alle beslutninger om lokalisering av næring, boliger og infrastruktur vil påvirke nivå og totalt utslipp fra transport og stasjonær energibruk i en kommune i lang tid framover.

Som forvaltningsorgan skal kommunene følge opp gjennomføring av ulike type lovverk gjennom oppfølging av forskrifter innen avfall og bygg, og forvalte støtteordninger innen landbruk og annen type næringsvirksomhet. En slik rolle er viktig for utvikling av forbruk av energi og utslipp av klimagasser.

Kunnskapsbank, organisator og pådriver

I tillegg til samfunnsplanlegging og drift kan kommunen være pådriver ovenfor næringsliv, organisasjoner og befolkning. Den kan ta initiativ til å etablere nettverk og koordinere prosjekter som krever samarbeid mellom næringsliv og politiske aktører. Gjennom generell informasjon og holdningsskapende kampanjer kan kommunen legge til rette for at befolkning og næringsliv justerer atferden sin i mer klimavennlig retning. Kommunen kan også ha en viktig pådriverrolle i å etablere verdikjeder for utnyttelse og produksjon av fornybare ressurser.

Flere kommuner har et høyt ambisjonsnivå i sin klimapolitikk. Dette kan inspirere andre kommuner og påvirke staten til å øke sitt ambisjonsnivå og dermed de statlige rammebetingelsene og statlige føringer til kommune.

1.4 Virkemidler i kommunal sektor

Mange tiltak som kan redusere klimagassutslipp må gjennomføres ved en kombinasjon av statlige og kommunale virkemidler. Det gjelder spesielt transport, produksjon av energi og bruk av energi i bygg, avfall, jord- og skogbruk.

En rekke virkemidler er delegert fra staten til regionalt eller kommunalt nivå. Mange av disse gir betydelig handlingsrom for kommunene. Statlige rammebetingelser (for eksempel avgiftsnivå på energibærere) og føringer (hva forventes av kommunene) bestemmer imidlertid i stor grad hvordan kommunene benytter dette handlingsrommet.

1.4.1 Juridiske virkemidler - lover som delegerer ansvar til lokalt nivå

Plan- og bygningsloven er delt mellom plan og byggesak. Miljøverndepartementet er øverste forvaltningsorgan for plandelen, mens Kommunal- og regionaldepartementet er øverste forvaltningsorgan for byggesaksdelen.

Innenfor areal- og transportplanlegging regulerer plan- og bygningsloven samordnet areal- og transportplanlegging og koordinerer planlegging på de ulike politiske nivåene (kommunalt, fylkeskommunalt og nasjonalt). Regjeringen skal utvikle og formidle nasjonale mål og retningslinjer for planleggingen i fylker og kommuner og godkjenne de regionale planstrategiene. Fylkestingene skal sørge for å utarbeide og vedta regional planstrategi og regionale planer. Kommunestyrene har ansvaret for at det utarbeides de kommuneplaner og reguleringsplaner det er behov for i kommunen.

For å sikre at nasjonale og regionale interesser blir ivaretatt kan statlige fagmyndigheter og fylkeskommunen fremme *innsigelse* til kommunens planforslag. Nabokommuner har innsigelsesadgang når planen påvirker viktige forhold i nabokommunen. Hvis kommunen ikke tar hensyn til innsigelsen skal fylkesmannen mekle. Dersom innsigelsen står ved lag etter at kommunestyret har behandlet planen, så er ikke kommunestyrets planvedtak endelig og saken må sendes til Miljøverndepartementet for endelig avgjørelse.

Plan- og bygningsloven krever konsekvensutredninger for planer som forventes å ha betydelig påvirkning på miljø, naturressurser og samfunnet. Loven åpner for nasjonale tilleggs-spesifikasjoner for fysisk, økonomisk og sosial utvikling i (fylkes-)kommuner (§ 17-1). En av disse er rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Denne beskriver nasjonale mål og framhever nødvendigheten for samarbeid mellom nivåer og på tvers av sektorer. Økt konsentrasjon i allerede etablerte sentra vektlegges og kollektivtransport framheves som et miljøvennlig og effektivt alternativ for transportløsninger hvor markedsgrunnlaget er stort nok. Ved å følge retningslinjene skal kommunene bidra til å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren ved å planlegge boligområder i nærheten av kollektivknutepunkter.

Interkommunal planlegging er planlegging der flere kommuner samarbeider, når det er hensiktsmessig å samordne planleggingen over kommunegrensene. Planprosess og metoder er de samme som for kommunal planlegging ellers.

Regionalt planforum er en ordning som skal sikre bedre samordning og samarbeid mellom de mange myndighetene som har interesser i planleggingen. Det er fylkeskommunen som oppretter regionalt planforum.

En sentral tilleggsspesifikasjon som ble vedtatt 4. september 2009, er *statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging* i kommunene. Denne pålegger at kommunene i sin kommuneplan eller i egen kommunedelsplan innarbeider tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Også fylkeskommunen er pålagt å legge denne retningslinjen til grunn for regional planlegging innenfor eget ansvars- og påvirkningsfelt. Planen som behandler klima- og energispørsmål skal følges opp i en handlingsdel og legges til grunn og gi føringer for kommunens mer detaljerte planlegging, og myndighets- og virksomhetsutøvelse. Den skal revideres minst hvert fjerde år.

Kommunene har noen virkemidler i parkeringspolitikken. Mange kommuner har vedtekter som angir minimumskrav til antall parkeringsplasser ved nybygging, bruksendring og ombygging. Vedtektene kan imidlertid også inneholde maksimumsnormer for antall parkeringsplasser. Det har vært økende forståelse for at det kan være behov for å bruke parkeringsvedtektene til å begrense antallet parkeringsplasser. Parkeringsvedtekter er ikke til hinder for at kommunene i konkrete tilfeller fastsetter strengere eller mer liberale krav til parkeringsdekning gjennom reguleringsbestemmelser etter plan- og bygningsloven.

Plan- og bygningsloven er også viktig når det gjelder effektive energiløsninger i forbindelse med stasjonært energibruk (Ot.prop nr. 45 (2007-2008)), ved å gi kommunen mulighet til å pålegge tilknytningsplikt (men ikke bruksplikt) for boligområder i nærheten av fjernvarmesystemer (§ 66a). Dette kan skje etter at en konsesjon for fjernvarme er gitt etter *energiloven*. Energiloven pålegger konsesjonsinnehaveren å levere varme til konsumentene som er tilknyttet fjernvarmenettet (§5-4) og krever at prisen ikke skal være høyere enn for strøm (§ 5-5). Tilknytningsplikten til fjernvarmeanlegg fastsettes ved kommunal vedtekt. Plikten retter seg i utgangspunktet mot nybygg og kan også gjøres gjeldende ved hovedombygging hvor hele varmeanlegget omfattes. Tilknytningsplikten kan ikke kreves for eksisterende bebyggelse.

Innen byggesaker, er det to sentrale forskrifter hvor kommunen har ansvar og myndighet; *Forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk (TEK)*, og *Forskrift om saksbehandling og kontroll i byggesaker (SAK)*. TEK ble senest revidert 1. januar 2007 og gir retningslinjer for effektive energiløsninger i alle nye bygninger. Denne er av betydning for (fylkes-) kommunene som eiere av fritidssentre, skoler, sykehjem, kultur- og sportssentre. TEK introduserer minimumsbestemmelser for isolasjon og krevet at bygninger skal bygges med utstyr for fjernvarme, dersom andre reguleringer påkrever fjernvarme.

Innenfor landbrukssektoren er *forskrift om gjødslingsplanlegging* en viktig forskrift for klimaet fordi tilførsel av nitrogen gir utslipp av klimagassen lystgass. Forskriften pålegger at det utarbeides en gjødselplan for hver vekstsesong. Gjødselplanen bestemmer nitrogenutførsel gjennom gjødsling og de utslippene av lystgass gjødslingen fører til. Forskriften har imidlertid kun økonomiske sanksjoner i form av avkorting av tilskudd.

Forskrift om nydyrking fra 1997, sist endret i 2009; Nydyrking skal kun skje etter plan godkjent av kommunen. Nydyrking av myr fører til betydelige utslipp av klimagasser.

Forurensingsloven er viktig når det gjelder klimagassutslipp, og kommunene har hjemmel innen avfallssektoren. Den skal verne miljøet mot forurensning, redusere eksisterende forurensning, redusere mengden av avfall og fremme en bedre behandling av avfall. Lovens bestemmelser er blant annet knyttet til gebyrer til dekning av kostnader forbundet med avfallssektoren, herunder innsamling, transport, mottak, oppbevaring, behandling og etterkontroll. Den fastsetter at kommunene bør ha differensierte gebyrer, der dette kan bidra til avfallsreduksjon og økt gjenvinning (§ 34 andre ledd).

Miljøinformasjonsloven pålegger kommunene å ha tilgjengelig informasjon om miljøtilstand, herunder klimagassutslipp (§ 8). Den gir innbyggere rett til informasjon som kan bidra til vern av miljø og beskyttelse mot helseskade. Det offentlige plikter å svare på henvendelser i løpet 15 dager, og det private snarest mulig.

1.4.2 Økonomiske virkemidler

Det finnes flere økonomiske virkemidler som kommunal sektor disponerer for gjennomføring av lokale klimatiltak. I hvilken grad de bruker dem avhenger blant annet av føringer fra statlige hold.

Innenfor transportsektoren gir *vegloven*, Samferdselsdepartementet, med samtykke fra Stortinget, rett til å kreve bompenger. Bompenger krever likevel lokal tilslutning. Tidligere kunne bompenger kun benyttes til investeringer og bare dersom kollektivtransport ville forbedre den helhetlige transportsituasjonen sammenliknet med investeringer kun til veg, men fra høsten 2007 kunne bompenger også benyttes til drift av kollektivtransport.

Køprising (rushtidsprising) vil tillates gjennom vegtrafikkloven. Bestemmelsen har ikke trådt i kraft.

Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr, gitt i medhold av vegtrafikkloven, gir kommunen myndighet til blant annet å innføre avgiftsparkering på kommunal grunn.

Kommunene har anledning til å innføre særordninger som begunstiger lavutslippskjøretøy, for eksempel

- gratis parkering på offentlige parkeringsplasser jamfør forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr
- fritak for bomavgifter
- adgang til å benytte kollektivfelt
- ladestasjoner for el-bil, eventuelt med gratis strøm

Samferdselsdepartementet inviterer de tretten største byregionene til å søke om belønningsmidler for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i storbyområdene (*Belønningsordningen*). Følgende kriterier danner grunnlaget for tildeling av disse midlene: For det første må søkerne iverksette tiltak som fører til redusert bilbruk og vise at de lokale myndighetene har gjort forpliktende vedtak som bekrefter at dette vil skje. For det andre må de vise at passasjerveksten er større enn økningen i bilbruk. For det tredje må midlene benyttes for å styrke kollektivtransport i konkurranse med bilen. Midlene kan benyttes både til drift og investeringer.

Olje- og Energidepartementet forvalter selskapet *Enova*. Enovas energifond gir opp mot 5 milliarder kroner i løpet av en tiårsperiode (om lag 700 millioner kroner i året) til programmer og initiativer som støtter markedsaktører med å oppnå nasjonale energipolitiske mål. Offentlige og private selskap kan søke om støtte fra energifondet for energi- og klimatiltak som energisparetiltak, vindenergi og fjernvarmeprosjekter.

Gjennom det årlige *jordbruksoppgjøret* fastsettes de økonomiske rammebetingelser for jordbruket med en rekke støtteordninger. Disse omfatter tilskudd til produksjon og til miljøtiltak. Gjennom begge typer tilskudd kan utslippene av klimagasser påvirkes. Rammene og føringene for tilskuddene utformes på statlig nivå, mens tildeling foregår til dels på statlig og kommunalt nivå.

Foretakene som mottar *produksjonstilskudd* må oppfylle visse miljøkrav, jamfør forskrift om produksjonstilskudd i jordbruket § 8. Foretak som mottar produksjonstilskudd må utarbeide miljøplan, jamfør forskrift om miljøplan § 2. Foretak som ikke har miljøplan eller som har en mangelfull miljøplan får reduksjon i produksjonstilskuddet. Planen skal blant annet omfatte en gjødslingsplan jamfør forskrift om gjødslingsplanlegging. Det er kommunene som treffer vedtak om tilskudd.

Regionale miljøprogram: Alle fylker har et regionalt miljøprogram som Fylkesmannen utarbeider gjennom en åpen prosess med frivillige organisasjoner, kommuner og fylkeskommunen. Gjennom disse programmene kan kommunene påvirke prioritering og finansiering av bestemte miljøtiltak. Programmene gir også føringer for bruken av de kommunale miljøvirkemidlene, som for eksempel anvendelse av SMIL-midlene.

Spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL-ordningen): Kommunene behandler og avgjør søknader om tilskudd, utarbeider overordnede planer for prioritering av søknadene (lokale tiltaksstrategier), der SMIL-midlene og midler til nærings- og miljøtiltak i skogbruket (NMSK) sees i sammenheng.

Lov om offentlige anskaffelser § 6 pålegger offentlige oppdragsgivere “under planleggingen av den enkelte anskaffelse ta hensyn til livssyklus-kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen”. Ifølge “Det gode innkjøp” (St.meld. nr. 36 (2008-2009)) skal det offentlige gå foran med å etterspørre varer som er produsert etter høye miljømessige standarder. Ved at det offentlige etterspør mer bærekraftig produserte produkter, kan slike produkter også gjøres lettere tilgjengelig for andre forbrukere.

1.4.3 Programmer og informasjon

Det fins en rekke nasjonale programmer rettet mot lokalt nivå og som inkluderer informasjon mellom statlig og kommunalt nivå samt økonomisk støtte fra stat til kommune. Noen av disse er:

Framtidens byer: Et samarbeid mellom staten og de 13 største byene i Norge om å redusere klimagassutslippene og gjøre byene bedre å bo i.

Livskraftige kommuner: Miljøverndepartementet og Kommunenes Sentralforbund samarbeider om å støtte kommuner gjennom kommunenettverk som arbeider med tema

innenfor miljø- og samfunnsutvikling, de fleste med klima og energi. Programmet har pågått siden 2006 og skal vare ut 2010. Over 220 kommuner deltar i programmet².

Grønne energikommuner: Programmet ble lansert i 2007 og består av 21 kommuner og én fylkeskommune fordelt på fem nettverk som arbeider med energi og klima. Det er et samarbeid mellom Kommunenes Sentralforbund, Kommunal- og regionaldepartementet, Miljøverndepartementet og Olje- og energidepartementet.

Støtte til energi- og klimaplaner: Enova støtter 50 prosent av kommunenes kostnader med å lage energi- og klimaplaner.³ Beløpet er begrenset til 100.000 kroner eller 300.000 kroner for større kommuner og fylkeskommuner. Planene må inkludere prosjekter som bidrar til oppnåelse av Enovas mål. Planene skal inngå i plansystemet som kommunale delplaner eller temaplaner for energi og klima og Enova forutsetter at de integreres i kommunenes ledelses- og planleggingssystem. Planene skal være helhetlige og inkludere mål og tiltak for energiforbruk og -forsyning og holdningsendringer. De skal også inneholde tiltak for å redusere klimagassutslipp innenfor de sektorene som kommunene har ansvaret for. Ti prosent reduksjon i energiforbruket i kommunale bygninger er et minimumskrav. Planen skal kvantifisere energi- og klimamål, oppgi en tidsplan og beskrive hvordan målene skal nås. Tidshorisonten må være på minst fem år og måloppnåelse rapporteres til Enova minimum hvert femte år.

Kurs: Enova og KS har også inngått en avtale om å jobbe for å styrke kommunenes muligheter til å iverksette flere og større tiltak for å redusere klimagassutslipp i Norge. De tilbyr blant annet kurs i energi- og klimaplanlegging, og har laget veiledere for energi- og klimaplaner.

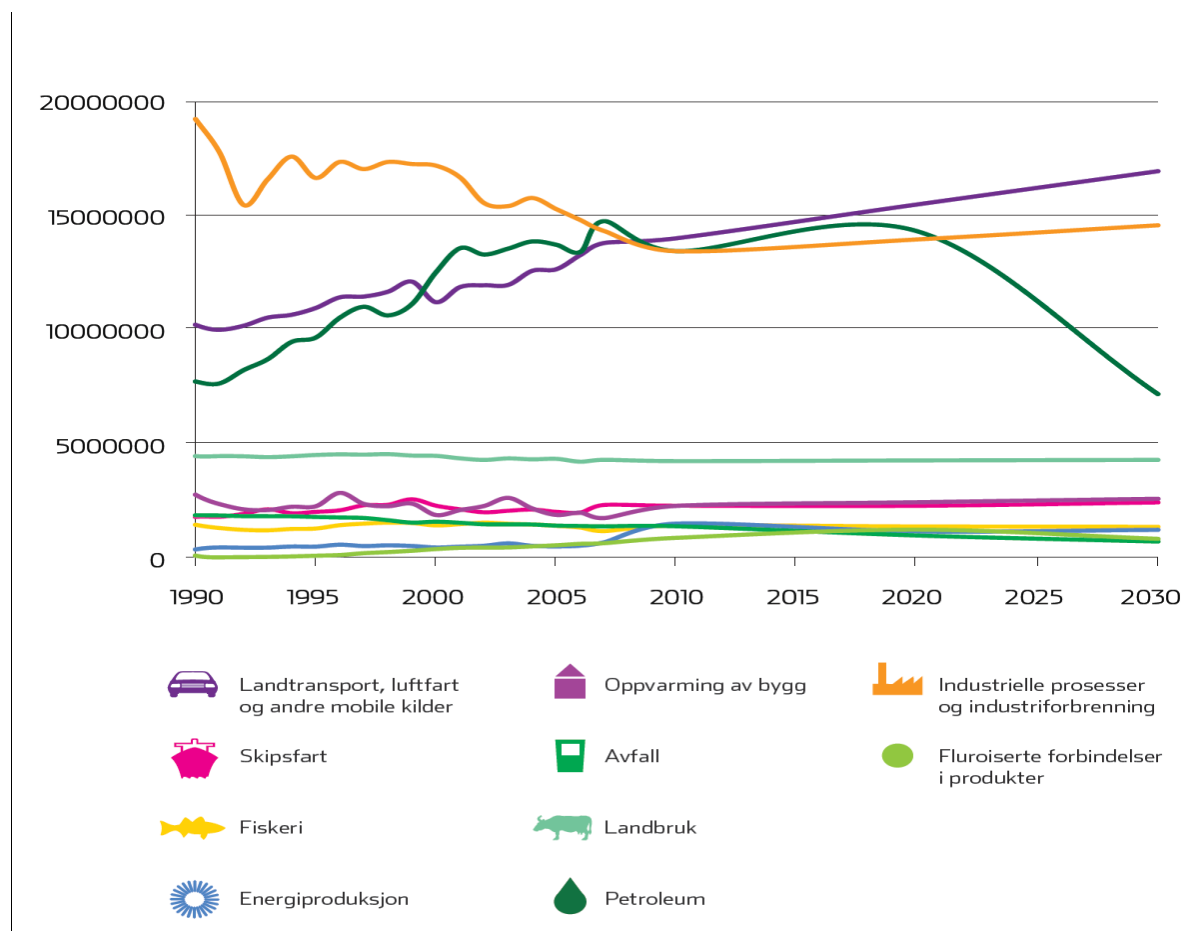
² <http://www.livskraftigekommuner.no>

³ I 2000 og 2002 finansierte Miljøverndepartementet energi- og klimaplaner. SFT forvaltet dette. I 2008 og 2009 støttet SFT flere prosjekter mht lokale klimaplaner.

2. Kommunal sektor og påvirkning på klimagassutslippene

2.1 Norske klimagassutslipp

Norske utslipp av klimagasser var på 54 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2008. Figur 2.1 viser en oversikt over utslippene fra 1990 fram til 2007, samt framskrivninger mot 2030 for alle sektorer. Framskrivningene er basert på finansdepartementets framskrivning av utslipp gitt i Perspektivmeldingen (*Perspektivmeldingen 2009* (St.meld. nr. 9 (2008–2009))) og er oppdatert i forbindelse med Klimakur 2020. Framskrivningene tar utgangspunkt i trendframskrivninger at eksisterende utslipp og er korrigert for vedtatte tiltak og virkemidler. En nærmere beskrivelse av forutsetninger for framskrivningene kan leses i kapittel 7 i hovedrapporten til Klimakur 2020 (Klimakur 2020, TA 2590/2010).



Figur 2-1: Viser kildefordelt utslippsregnskap og framskrivning mot 2030 av totale klimagasser. (Klimakur 2020)

Figur 2-1 viser at de største kildene til nasjonale klimagassutslipp i dag og fram mot 2020 kommer fra petroleumssektoren, transportsektoren og industrien. De tre største kildene til utslipp av klimagasser i Norge i 2008 var transportsektoren (omtrent 32 prosent), petroleumssektoren (omtrent 27 prosent) og industrisektoren (omtrent 26 prosent). Transportsektoren omfatter her både landtransport, sivil og militær luftfart, skipsfart, fiskeri og andre mobile kilder. Utslipp fra vegtransport utgjorde den største andelen av transportutslippene, og utgjorde 10,3 millioner tonn i 2008 eller 19 prosent av de totale utslippene. Landbruk stod for

8 prosent av utslippene i 2008, mens oppvarming av bygg og utslipp fra avfall stod for henholdsvis 3 prosent og 2 prosent av utslippene.

Utslipp fra transport har økt siden 1990 og forventes fortsatt å stige, gitt ingen nye virkemidler, på grunn av befolkningsvekst og fortsatt økt trafikkvest. En effektivisering av bilparken ligger inne i framskrivningene, noe som demper veksten i utslippene. Det antas likevel at fortsatt vekst vil "spise opp" store deler av gevinsten fra effektivisering, slik at utslippene vil fortsatt øke gitt ingen nye virkemidler.

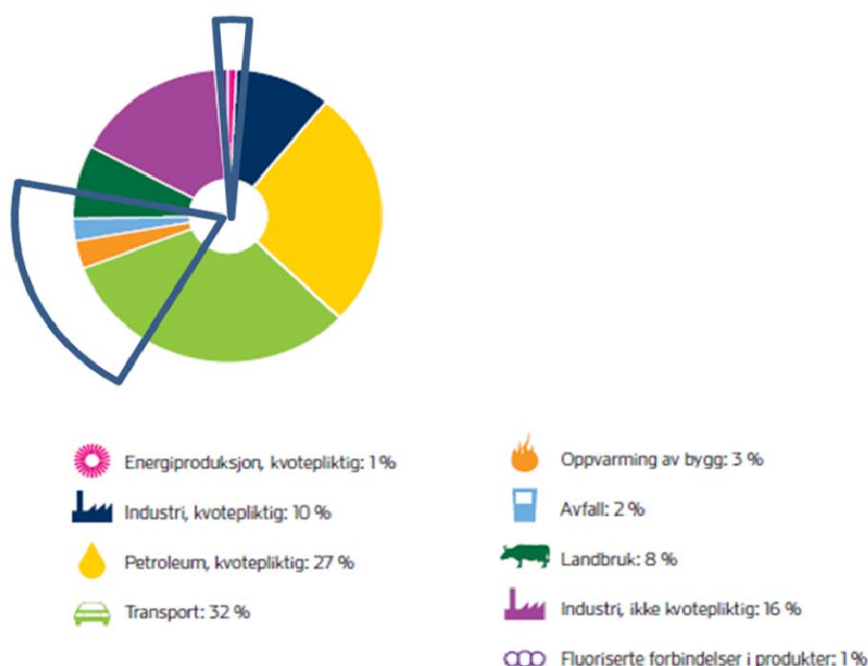
Industrien har vist et redusert utslipp fra 1990 og fram til i dag både på grunn av tiltak og på grunn av omlegging til mindre forurensende aktiviteter.

Klimakur 2020s sektorvise analyse (NVE 2010) av utslipp fra byggsektoren konkluderer med at utslippet ikke forventes å stige fram mot 2020, men vil ligge på dagens nivå gitt ingen nye virkemidler. Det betyr at utslipp fra oppvarming i byggsektoren vil ligge på rundt 1,6 millioner tonn CO₂-ekvivalenter framover.

Utslipp fra avfall består i hovedsak av metan fra lekkasje fra avfallsdeponier. Dette forventes å redusere vesentlig framover på grunn av allerede innførte tiltak og virkemidler, slik som oppsamling av metangass fra eksisterende deponier og forbud mot deponering av nedbrytbart avfall.

Utslipp fra landbruket består av utslipp av metan fra husdyr og husdyrgjødsel, og utslipp av lystgass fra jordbearbeiding og avrenning. Dette utslippet forventes å være relativt stabilt framover gitt ingen nye virkemidler.

Figur 2-2 illustrerer hvilke sektorer hvor kommunen har virkemidler. Det er særlig innen transport, energiproduksjon (det vil si produksjon av fjernvarme), landbruk, avfallsbehandling og energibruk i bygg at kommunen kan påvirke utslippene.



Figur 2-2 Utslippsfordeling i 2007 med angivelse av virkemidler i kommunal sektor (Statistisk sentralbyrå, Klima- og forurensningsdirektoratet).

Innen transport kan kommunen påvirke utslipp knyttet til vegtransport og da i hovedsak nivå på transportaktiviteten. Teknologivalg knyttet til drivstoff og kjøretøy reguleres i hovedsak gjennom nasjonale virkemidler som engangsavgift ved kjøp av kjøretøy og CO₂-avgift på drivstoff. Kommunen kan imidlertid påvirke teknologi og drivstoff for egen kjøretøypark og lokal produksjon og salg av biogass til transportformål.

Innen energibruk i bygg er det særlig i egen bygningsmasse kommunen har stor grad av virkemidler, samt i forbindelse med byggesaksbehandling knyttet til oppfølging av teknisk forskrift for nye bygg og større rehabiliteringer. For ny bygningsmasse og i forbindelse med større ombygginger har kommunen mulighet til å pålegge tilknytning til fjernvarmeanlegg. Om kommunen er eier av energiverk kan den påvirke utbygging av fjernvarme og drift av fjernvarmeanlegg.

Innen landbruk kan kommunen påvirke utnyttelse av lokale ressurser og praksis knyttet til gjødsling. Imidlertid vil kommunen være svært avhengig av statlige rammebetingelser som påvirker lønnsomhet til næringen.

Fra avfallsbehandling kan kommunen iverksette oppsamling og anvendelse av metangass fra avfallsdeponier, samt tilrettelegge for innsamling og material- og energigjenvinning av avfall fra husholdninger og næringsliv.

2.2 Hvor store utslippsreduksjoner med virkemidler i kommunal sektor

2.2.1 Tidligere vurderinger

Det er ikke enkelt å vurdere en separat effekt knyttet til virkemidler i kommunal sektor på de totale klimagassutslippene. Ofte vil virkemidler i kommunal sektor virke sammen med statlige virkemidler, og det kan være vanskelig å beregne kommunal sektor sin "andel" av effekten. Økonomisk, demografisk og teknisk utvikling vil være med å påvirke utslippene og også effekten av både kommunale og statlige virkemidler i svært stor grad. Det er likevel gjort flere utredninger for å identifisere type klimatiltak og potensialet som kommunene har for å bidra til klimagassreduksjon.

I Selvig (2001) ble det totale potensial for reduksjon av klimagassutslipp i kommunene beregnet å være om lag 6,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Dette ble beregnet ut fra foreliggende tiltak i de kommunale klimahandlingsplanene som forelå på det tidspunktet som ble skalert opp til nasjonalt nivå. Det ble påpekt at det var stor usikkerhet knyttet til dette reduksjonspotensialet, da de ulike kommunale klimahandlingsplanene ender opp med store forskjeller i reduksjonspotensial per innbygger.

Basert på klimatiltaksanalysen i 2007 anslo Klima- og forurensningsdirektoratet (daværende SFT) at kommunen kunne bidra til å redusere rundt 8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter når kommunens egne virkemidler kunne virke sammen med andre virkemidler. Det ble anslått at kommunen har stor grad av virkemidler til å kunne bidra til å redusere utslippene med 2,8 millioner tonn fram mot 2020.

2.2.2 Sammenlikning og vurderinger basert på Klimakur 2020

I **avfallssektoren** ble det i 2007 vurdert at kommunene kan påvirke tiltak knyttet til en reduksjon på rundt 1 million tonn CO₂-ekvivalenter. Siden 2007 er det innført virkemidler (deponiforbud samt strengere regulering av oppsamling av metan fra avfallsdeponier) som gjør at gjenstående reduksjonspotensial i denne sektoren er redusert vesentlig. Kommunene har ansvar for å iverksette tiltakene som forventer å utløse denne reduksjonen. Klimakur 2020 har utredet potensialet for tiltak knyttet til avfallsdeponier til 0,1 millioner tonn. Økt gjenvinning av ulike avfallsfraksjoner er vurdert også å kunne ha en ytterligere effekt på klimagassutslippene. Mer om tiltakene i avfallssektoren finnes i kapittel 18 i hovedrapporten til Klimakur 2020 (TA 5910/2010) eller i sektorrapporten på avfall (Klima- og forurensningsdirektoratet, TA 2592/2010).

Innen **stasjonær forbrenning** ble det i 2007-analysen vurdert at kommunen har stor grad av egne virkemidler som kan påvirke utslippene i energi bruk i bygg på 1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter og at de kan bidra med å påvirke utslippene av i tillegg 3,6 millioner tonn CO₂-ekvivalenter sammen med andre virkemidler. Dette ble basert på den framskrivningen for energibruk i bygg fra 2007, og som forutsatte en videre vekst i energibruk i bygg inkludert fossil energi til oppvarming. I framskrivning av samlede utslipp fra fyring i bygg og næringsbygg som ble gjennomført av Klimakur 2020, ble forbruket av fossil energi til varmeproduksjon vurdert å holde seg stabilt eller reduseres noe fram mot 2020. Denne vurderingen ble basert på at nye bygg i svært liten grad installerer systemer for fossil oppvarming. Det betyr at dagens utslipp på rundt 1,6 millioner tonn CO₂-ekvivalenter også forventes fram mot 2020. Denne forutsetningen er basert på empiri, og kan antakelig forklares ved at oljefyring ikke vurderes som økonomisk fordelaktig på kort eller lengre sikt. Det totale energiforbruket ble vurdert å ville øke noe, da i hovedsak elektrisitetsforbruket (NVE 2010).

Forventede utslipp fra bruk av fossil energi til oppvarming i denne sektoren er altså redusert i forhold til tiltaksanalysen i 2007. Dette forklarer at kommunens påvirkning på fossil energibruk i bygg er lavere i Klimakur 2020 enn i 2007-analysen. Imidlertid er rene energieffektiviseringstiltak (som reduserer både fossil energibruk og elektrisitet) også viktig i en total klimapolitikk, da det vil bidra til å redusere etterspørsel etter energi totalt sett og dermed redusere behov for utbygging av ytterligere fossil elektrisitetsproduksjon.

Kommunen har virkemidler både knyttet til egne bygg, de kan kreve tilknytning ved bygging av fjernvarme og de kan drive offensiv byggesaksbehandling for å påse av de til enhver tid gjeldende krav i byggeforskriftene følges.

For stasjonær forbrenning i industri kan kommunen påvirke omlegging av fossil energibruk til fjernvarme. Tilknytning til fjernvarme kan imidlertid kun pålegges i nybygg og ved større ombygginger, så ut fra kommunens eksisterende virkemidler så vil ikke hele det tekniske potensialet kunne utløses.

For **landbrukssektoren** ble det i 2007 vurdert at mulige utslippsreduksjoner fra tiltak der kommunene har virkemidler var på om lag 1,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2020, hvorav andelen der kommunen har stor grad av virkemidler ble anslått til rundt 0,4 millioner tonn. For landbrukssektoren finner Klimakur 2020 at nivået for utslippsreduksjon fram mot 2020 er på omtrent samme nivå totalt sett som i 2007, men det er en del forskjeller knyttet til type tiltak. Ut fra de relativt høye kostnadene for gjennomføring av tiltakene vurderes det at kommunen har relativt liten mulighet til å påvirke utslippene fra denne sektoren alene, men at det er behov for stort samvirke med andre virkemidler for å få lønnsomhet i tiltakene eller strengere rammebetingelser for hele bransjen.

Innen **transport** ble det i 2007 vurdert at kommunen hadde virkemidler til å påvirke utslippsreduksjoner på rundt 1,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter per år i 2020 – både med egne virkemidler og i samvirke med statlige virkemidler. Større utslippsreduksjoner kunne imidlertid forventes på lengre sikt. I Klimakur 2020 er tiltak knyttet til økt kollektivandel og økt sykkelandel vurdert å ha stor grad av kommunale virkemidler for å utløses, og disse utgjør til sammen rundt 0,3 millioner tonn fram til 2020. Det er kjørt transportmodellberegninger som viser at potensial for overgang fra biltransport til kollektivtransport og gang/sykkel kan påvirkes gjennom et samvirke av virkemiddelbruk både fra stat og kommune (utbygging av kollektivsystem, økt bensinavgift og parkeringsrestriksjoner). Siden det antas en fortsatt vekst i biltrafikken om ikke ytterligere virkemidler innføres, må virkemiddelbruken styrkes vesentlig for å få en overgang til andre transportmidler.

I tillegg har kommunal sektor en stor grad av virkemidler til å påvirke utslipp fra egen kjøretøypark. Basert på et utvalg kommunale klima- og energiplaner kan det antas at kommunale kjøretøy står for mellom 1-3 prosent av de totale utslippene fra vegtransport, eller rundt 0,1-0,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter totalt. Kommunal sektor kan altså påvirke disse utslippene direkte gjennom innkjøp av lavutslipps kjøretøy eller drivstoff. Ved å sette krav i offentlige anskaffelser av transporttjenester kan imidlertid kommunal sektor påvirke en større andel av transportutslippene enn dette. Det er vanskelig å beregne et totalt utslippsreduksjonspotensial for dette, men det er anslått her at kommunal sektor kan bidra til å påvirke utslippsreduksjoner på rundt 0,3 millioner tonn/år mot 2020.

Tabell 2-1 viser en oppdatering av tidligere gjennomgang knyttet til effekt av kommunale virkemidler på mulige tiltak fram mot 2020 basert på utredningen i Klimakur 2020. Det må presiseres at utslippsestimatene viser et anslag på et størrelsesnivå, og har store usikkerheter.

Tabell 2-1 Reduksjonspotensial i 2020 knyttet til tiltak hvor kommunen har andel av virkemidler basert på Klimakur 2020

2020 (millioner tonn CO ₂ -ekv)	Stor andel av kommunale virkemidler (millioner tonn)	Kommunale virkemidler sammen med statlige virkemidler
Areal og transport	0,3 (kollektiv, sykkel) 0,1- 0,3 (effektivisering og elektrifisering egen bilpark og gjennom krav i offentlig innkjøp)	1,3 (Intercitytog + avgifter)
Energiproduksjon – fjernvarme	0,05 (konvertering fjernvarmeanlegg)	
Stasjonær forbrenning i husholdninger og næringsbygg	0,1 – 0,3 (fjernvarme boliger og næringsbygg) 0,2 (egne bygg) 0,1 (oppfølging byggesak) I tillegg: Energieffektivisering egne bygg (reduisert kWh)	
Stasjonær forbrenning i industri	0,1 – 0,4 (fjernvarme)	
Landbruk	0,1 - 0,2 (gjødsling)	0,3 – 1 (andre tiltak jordbruk)
Avfall	0,1 (økt oppsamling metan)	
Totalt	1,1 – 2 millioner tonn	1,6 – 2,3 millioner tonn

Tabell 2-1 viser at i henhold til tiltakene i Klimakur 2020 har kommunesektoren i dag virkemidler som alene eller sammen med andre virkemidler kan redusere klimagassutslippene med rundt 3-4 millioner tonn mot 2020. Kommunen har egne virkemidler som kan påvirke reduksjoner på 1-2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. I tillegg har kommunen virkemidler for å redusere etterspørsel etter energi, noe som vil redusere utslipp gjennom redusert etterspørsel etter fossilbasert kraft (enten import eller egenprodusert).

Den direkte utslippsreducerende effekten basert på analysen i Klimakur 2020 (Tabell 2-1) er lavere enn vurderingen som er gjort i etterkant av daværende SFT sin tiltaksanalyse i 2007. Noen viktige årsaker til dette er at det siden 2007 er innført ytterligere virkemidler i avfallssektoren (blant annet deponiforbud av organisk materiale) samt at direkte utslipp fra energibruk i bygg er lavere enn tidligere forutsatt. Tidsaspektet er også viktig – nå er det kortere tid til 2020, og dermed kortere tid til å påvirke utslippene. Kommunen har i større grad virkemidler som gir effekt på lengre sikt, noe som ikke gjenspeiles i Tabell 2-1 som bare går

til 2020. Det er særlig innenfor transport og arealplanlegging av effektene blir større på lengre sikt, men også byggesak, hvor kommunen kan påvirke nybygging og større ombygginger.

Et virkemiddel som både påvirker utslipp både innenlands og utenlands er lov om offentlige anskaffelser, og hvor kommunene som kunde kan ha store muligheter til å påvirke utslipp gjennom innkjøp av varer og tjenester. Kapittel 4 gir en nærmere beskrivelse av offentlige anskaffelser som virkemiddel.

Mer utfyllende informasjon om klimatiltakene kan fås i Klimakur 2020 sin hovedrapport, kapittel 10, 12, 14, 15, 16 og 18, samt vedlegg 2 (Klimakur 2020, TA 5910/2010), og i de ulike sektorrapportene som er utgitt i forbindelse med Klimakur 2020 (se www.klimakur2020.no).

3. Ønsker om nye eller endrede virkemidler

Dette kapitlet er en sammenstilling av innspill fra relevante aktører som listet i kapittel 1.2. Disse aktørene har gjennom ulike fora gitt innspill om hvordan de ønsker at eksisterende virkemidler endres og hvilke nye virkemidler de mener det er behov for, dersom kommunal sektor skal kunne være en betydelig bidragsyter i arbeidet med å redusere utslippene av klimagasser. Innspillene på virkemidler relevante for lokal forvaltning er vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Oversikt over innspill på nye eller endrede virkemidler

	Juridiske virkemidler	Økonomiske virkemidler	Informasjon og kunnskapsoppbygging
Tverrgående		<ul style="list-style-type: none"> - Klimafond - Statlig støtte for ansettelse av kommunale energirådgivere 	<ul style="list-style-type: none"> - Regionale rådgivningskontorer for klima- og energispørsmål - Bedre verktøy for klimakonsekvensanalyser - Utarbeide bedre kommunal energi- og klimastatistikk
Areal og transport	<ul style="list-style-type: none"> - Styrke statlige planretningslinjer for areal- og transportplanlegging, blant annet for å gi tydelige retningslinjer om konsentrasjon av utbyggingen i byer og tettsteder - Gjøre retningslinjer for klima- og energiplanlegging tydeligere ved å sette mer spesifikke krav til innhold i planene, klarere retningslinjer for ambisjonsnivå for utslippsreduksjoner. - Pålegge kartlegging av lokale energiressurser som jordvarme, bioenergi, bølge- og vindkraft - Hjemmel til å kreve parkeringsavgift på private områder, f eks kjøpesentre - Krav til klimaregnskap ved utredninger av alternativer for ny lokalisering av offentlige virksomheter og annen større utbygging - Krav til klimaregnskap ved utredninger av utbyggingsalternativer - Pålegge mobilitetsplanlegging - Påbud om drivstoff-fleksible biler fra 2015 - Tillate ombygging av bensinbiler 	<ul style="list-style-type: none"> - Omlegging av skatte- og avgiftssystemet (for eksempel sykkelgodtgjørelse, skattlegging av gratis parkering og skattefritak for kollektivtiltak som matebuss eller månedskort) - Premiering av aktører som velger miljøvennlig - Premiere bruk av video- og internettkonferanser - Prioritering av NTP-prosjekter som bedrer kapasiteten i det kollektive transportsystemet - Ytterligere miljødifferensiering for kjøretøy (engangsavgift og årsavgift etter utslippsklasser eller kjøretøyteknologi) og dermed gi rammevilkår som oppfordrer til bruk av ikke-fossile drivstoff - Belønningsordning for tett og konsentrert utbygging - Støtte til etablering av ladestasjoner for elbiler 	<ul style="list-style-type: none"> - Styrke statlig informasjon og veiledning til kommunene under utforming av klima- og energiplan - Informasjon om hvordan interkommunale planer kan utvikles etter ny PBL - Pilotprosjekter for ny teknologi for å redusere utslipp - Tilrettelegging for bildeling og hjemmekontor - Utrede effektene av parkeringsavgifter - Utrede vegprising som funksjon av biltype - Informasjon om byttemuligheter for batterier til elbiler

Energi i bygg	<ul style="list-style-type: none"> - Krav om å skifte ut oljefyringsanlegg med fjernvarme eller fornybar energibærer - Krav om å skifte ut eksisterende gatelys med intelligent belysning eller energigjerrige armaturer - Innarbeide klimakrav ved bygging av offentlige bygg på lik linje med økonomiske og tekniske krav - Forbedre dagens regelverk for energikonsesjoner for raskere overgang til fornybar energi - Pålegge klimagassregnskap og klimakonsekvensanalyse for byggeprosjekter - Forbud mot oljefyring - Forbud mot direkte elektrisk oppvarming (panelovner) i bygg - Mulighet til å stille strengere krav enn gjeldende teknisk forskrift - Utarbeide kriterier og retningslinjer for unntak fra tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg etter PBL 	<ul style="list-style-type: none"> - Støtteordning for ENØK-tiltak - Utvikle Enovas virkemiddelapparat 	<ul style="list-style-type: none"> - Samle og formidle informasjon om passivhus/lavenergi-boliger, for eksempel opprette rådgivningssenter
Forbruk og avfall	<ul style="list-style-type: none"> - Pålegg om CO₂-informasjon på varer og tjenester - Forbud mot unødvendig emballasje - Amnesti for mottak av farlig avfall fra små og mellomstore bedrifter - Utrede klimakonsekvenser av å sette krav om økt gjenvinning av bygge- og rivningsavfall - Mulighet for å innføre lokale forskrifter, for eksempel avgiftsbelegging av plastposer, engangsgriller og engangsbestikk - Speilvende reservasjonsretten mot reklame - Løfte infrastruktur for avfall inn i PBL og muligheter for å styre næringslivets valg av innsamlings- og gjenvinningsløsninger gjennom tilknytningsplikt til avfallssug - Krav om 90 % gjenvinning av husholdningsavfall - Pålegge kommunene å drive innsamling av plastemballasje fra husholdninger 	<ul style="list-style-type: none"> - Momsfritak på reparasjoner av produkter (pilotprosjekt) - Avgift på unødvendig emballasje - Høyere avgift på engangs-emballasje - Omlegging av skatte- og avgiftssystemet for å gi insitamenter til klimavennlig forbruk - Støtteordning for plastgjenvinning (eksisterende insentiv til plastinnsamling) 	<ul style="list-style-type: none"> - Utrede klimaregnskap som grunnlag i beslutningsverktøy

Jordbruk	<ul style="list-style-type: none"> - Reduserte nivåer i gjødslingsnormene fra Bioforsk - Strengere føringer til gjødselplan, næringsregnskap og -balanse, - Plikt til å dokumentere måloppnåelse i gjødselplan - Strengere krav til gjødselspredning og kortere spredningssesong - Krav om økt lagringskapasitet for gjødsel - Forbud mot høstpløying i utsatte områder 	<ul style="list-style-type: none"> - Støtte til produksjon av andregenerasjon biodrivstoff - Innspill til Fylkesmannen ved utarbeiding av regionale miljøprogrammer (fordeling av 400 millioner kroner) - Økt prioritering av klimahensyn ved kommunenes tildeling av SMIL-midler - Økte tilskudd til redusert jordbearbeiding, økt arealtilskudd, lavere produksjonstilskudd, - Alle jordbrukstilskudd gjøres mer betinget av klimariktig atferd. - Investeringsstøtte til bedre gjødslingsutstyr og utvidelse av gjødselkjellere - Etablere mineralgjødselavgift 	<ul style="list-style-type: none"> - Inkludere jordbrukstiltak i klima- og energiplaner - Informasjon/veiledning om klimavennlig dyrkning - Samordne klimatiltak og vanntiltak - redusert avrenning og bruk av nitrogen i landbruket - Etablere samarbeid mellom aktuelle aktører, for eksempel til etablering av felles biogassanlegg og best utnyttelse av energien
Offentlige anskaffelser	<ul style="list-style-type: none"> - Krav om å skifte ut offentlig bilpark til lavutslippskjøretøy 		<ul style="list-style-type: none"> - Standarder for miljøvennlige kjøretøy ved innkjøp - Miljømerking av produkter (NHD) - Anskaffelsesstrategier med vekt på miljø

3.1 Klimafond

Kommunenes arbeidsgiver-, interesse- og medlemsorganisasjon (KS) har utredet forslag til organisering og gjennomføring av et nasjonalt fond for lokale klimatiltak. Dette er kort gjengitt nedenfor. Forslaget er nærmere beskrevet på KS sin hjemmeside⁴.

KS foreslår at det etableres lokale klimaprogrammer på grunnlag av planer og forhandlinger, der det primære målet er å redusere klimagassutslipp rimeligst mulig i kommunal sektor ved å gi støtte til konkrete prosjekter med kvantifiserbare utslippskutt. Fondet er forutsatt å være tilpasset statlig plantretningslinje om klima- og energiplanlegging, og være dimensjonert etter antatt reduksjonspotensial. Målet er å utløse tiltak som ellers ikke ville ha blitt utløst, blant annet ved å gjøre flere tiltak bedriftsøkonomisk lønnsomme.

KS har vurdert flere modeller for fond, deriblant tradisjonelle prosjekttilskudd, lokale klimaprogrammer basert på planer og forhandlinger, regional partnerskapsmodell med frittstående fond og et informasjons- og opplysningsfond. Basert på dette foreslår KS at regjeringen innfører lokale klimaprogrammer, inspirert av svensk modell. KS forutsetter at eksisterende virkemidler og tilskuddsordninger består, og at kostnader og klimaeffekt for de tiltakene som foreslås er dokumentert. Der det er enkelt å kvantifisere reduksjoner i utslipp av klimagasser, mener de at det vil være relativt enkelt å administrere fondet. Videre ser KS for seg at statlig oppnevnt sekretariat forhandler med representanter for kommunesektoren om kjøp av

⁴ <http://www.ks.no/tema/Innovasjon-og-utvikling/fou/Nasjonalt-fond-for-lokale-klimatiltak>

tiltak, og avtaler en pris for gjennomføringen av tiltakene. Prisen for tiltaket vil avhenge av skatte- og avgiftssatser, andre støtteordninger og andre økonomiske rammebetingelser, og KS mener at staten i utgangspunktet kun vil betale marginalt mer enn det som skal til for å utløse tiltaket, eventuelt at en forsøksordning etableres for å evaluere og dimensjonere fondet.

KS foreslår at dokumentert utslippsreduksjon utløser betalingen og kommunene disponerer et eventuelt overskudd dersom gjennomføringen blir billigere enn antatt. Næringsliv, frivillige organisasjoner og andre aktører i lokalsamfunnet skal, i følge KS, kunne samarbeide om gjennomføring av tiltak.

3.2 Informasjon

Innenfor alle sektorer ønsker kommunene seg bedre oversikter over hvilke virkemidler de kan bruke for å redusere utslipp med dagens rammer. Noen mener det er en utfordring at denne informasjonen er spredt over mange instanser, og etterlyser flere rådgivningstjenester som kan gi en koordinert og effektiv rådgivning innen klima- og energispørsmål. Det er også flere som etterspør større lokal forankring knyttet til slike rådgivertjenester. Det er ytret ønske om kurs i bruk av ulike virkemidler, for eksempel den nye plan- og bygningsloven.

Kommunene ønsker seg også bedre verktøy for analyse av klimakonsekvenser. Bedre utslippskvantifiseringsverktøy er særlig etterspurt for arealplanlegging hvor målbarheten er usikker og kommunen besitter et sterkt virkemiddel i plan- og bygningsloven. Bedre lokal statistikk er etterspurt for å kunne følge utviklingen. Det må være mulig å følge effekten av gjennomførte tiltak i utslippsstatistikken.

3.3 Areal og transportplanlegging

Gjennom plan- og bygningsloven har kommunal sektor helhetlig og langsiktig planansvar.

Tydligere føringer og verktøy

Flere aktører har spilt inn ønske om tydeligere føringer knyttet til regionale og lokale myndigheters forvaltning av plan- og bygningsloven som sikrer en bedre oppfyllelse av nasjonale målsettinger innen klima- og energispørsmål. Eksempelvis kan det stilles krav til klimagassregnskap ved kommunale utredninger av alternativer for lokalisering av ny offentlig virksomhet og andre større utbygginger for å synliggjøre effekten av ulike alternativer.

Flere har også påpekt at det er viktig å utvide den reelle muligheten for berørte statlige og regionale myndigheter til å fremme innsigelse der hvor arealplan er i strid med, eller unnlater å følge opp, statlige retningslinjer. En mer enhetlig praktisering av den myndigheten berørte statlige og regionale organer har til å fremme innsigelser til kommunens planforslag. Det er også uttrykt behov for bedre kapasitet og mulighet for kompetanseheving på planområdet.

Flere kommuner ønsker at det legges til rette for vegprising. I det ligger ønsket om selv å kunne fatte avgjørelsen om å iverksette tiltaket, og eventuelt å kunne vedta miljødifferensiert avgift.

Belønningsordninger

Dagens ordning for kollektivtransport foreslås utvidet, både økte rammer og til å gjelde flere byområder. Det er også ønsket om at det opprettes en belønningsordning for konsentrert utbygging etter liknende modell.

Det er også kommet innspill som peker på at det kan være hensiktsmessig at det gis økonomiske insentiver for å opprette interkommunale planorgan.

Retningslinjer klima- og energiplanlegging

Det er uttrykt ønske fra flere om å utarbeide tydeligere retningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene. Dette kan for eksempel gjøres ved å sette mer spesifikke krav til innhold til planen, sette klarere retningslinjer for ambisjonsnivå for utslippsreduksjon og måloppnåelse. Det kan også være å pålegge kartlegging av lokale energiresurser som jordvarme, biodrivstoff, vindkraft og liknende og avklare løsninger for utnyttelse av ressursene.

Det blir påpekt at det er viktig å etablere et system for tett oppfølging av hvordan planene blir gjennomført. Dette kan skje gjennom en rapportering av gjennomførte tiltak og beregning av utslippsreduksjoner.

Samvirke mellom statlige og lokale virkemidler på transport

For å fremme fortsatt effektivisering av kjøretøysparken og økt bruk av fornybare drivstoff og lavutslippskjøretøy, kan ytterligere miljødifferensiering av kjøretøy gi klare insentiver til befolkningen for å få den til å kjøpe biler som har et langt lavere utslipp enn hva bilene gjennomsnittlig har i dag. En statlig omlegging av skatte- og avgiftssystemet vil kunne forsterke de lokale initiativene. Lokale initiativer kan gå på å åpne for *differensiering i bomringer*, for eksempel gi miljøvennlige biler fordeler ved passering av bomringer og kreve lavere parkeringsavgift for eiere av små biler enn for store. Dette kan bidra til å framskynde utskiftingen til mer miljøvennlige biler.

Flere kommuner ønsker å kunne pålegge parkeringsavgift på private parkeringsplasser som kjøpesentre og arbeidsplasser. Å åpne for dette i lovverket er et virkemiddel som sammen med muligheten for interkommunale planer i den nye plandelen i plan- og bygningsloven kan bidra til å minske klimagassutslippene i transportsektoren. Å kunne åpne for å differensiere parkeringsavgift etter størrelsen på bilen og dermed hvor stor plass den faktisk krever, er også et innspill fra kommunene. Små biler har som oftest mindre klimagassutslipp og en differensiering på parkeringsavgift kan gi signal om å skape et insitament for anskaffelse av mindre biler.

Forslagene til åpning for strengere parkeringsrestriksjoner i dagens lovverk kan fungere i store så vel som mindre kommuner. I mindre kommuner vil det imidlertid kanskje ikke være realistisk dersom ikke flere kommuner i samme region går sammen om å innføre tiltaket. Ellers påpekes det at kommuner som velger å innføre høye parkeringsavgifter kan risikere at innbyggerne reiser lenger, til nabokommunens kjøpesentre, hvor parkeringen er gratis.

Flere kommuner ønsker at det legges bedre til rette for vegprising. I det ligger ønsket om selv å kunne fatte avgjørelsen om å iverksette tiltaket, og eventuelt å kunne vedta miljø-differensiert avgift.

Økonomiske støtteordninger

En rekke støtteordninger ble foreslått på arbeidsseminar i juni 2009: Bykommuner ønsker statlig medfinansiering av baneprosjekter i storbyområder; og generelt ønsker kommunene støtte til å finansiere parkering i forbindelse med "park and ride"-løsninger; kollektivtransportsselskaper ønsker støtte for å investere i kjøretøy og infrastruktur til

biodrivstoff, andre foreslår støtte til el-biler for at batteriene skal bli billigere og dermed mer konkurransedyktige.

”Park and ride” viser til parkeringsplasser, ofte i utkanten av sentrum, hvor folk som vil reise inn til sentrum kan parkere for å reise kollektivt videre. Kommunene kan tilrettelegge for arealene, men flere påpeker at det er et subsidieringsbehov da tomtene for innfartsparkering i tilknytning til kollektivknutepunktene gjerne er dyre og folk ikke er villige til å betale for parkering når de lar bilen stå for å reise kollektivt. Et forslag fra kommunene er derfor en statlig støtteordning hvor parkeringen finansieres.

Kollektivtransportsselskaper påpeker at klimanøytral transport har en merkostnad. Hvis selskapene skal prioritere dette innenfor ellers like budsjetter, kan merkostnaden gå på bekostning av rutetilbudet, og peker på behov for å kompensere for slike effekter.

Ulike støtteordninger kan kobles opp mot eksisterende programmer som Transnova og Enova, eller de kan inkluderes i et eventuelt klimafond (se kapittel 3.1).

3.4 Energi i bygg

Strengere energikrav enn gjeldene TEK

For å utløse potensial for å redusere klimagassutslipp ved rehabilitering av bygninger, ønsker noen kommuner å kunne *stille strengere krav enn den tekniske byggeforskriften til plan- og bygningsloven (TEK07)* gjør. Grunner for dette er blant annet at TEK07 kan forsinke innføring av nye og mer energieffektive løsninger ved at den ikke har noen minstekrav til teknisk utstyr dersom de samlede energiegenskapene for bygningen holder seg innenfor grenseverdien (Lavenergiutvalget 2009). Forskriften ser heller ikke på energibruk og utslipp i anleggsperioden. De vedtatte kravene i TEK07 er også svakere enn de som opprinnelig ble foreslått i det første utkastet til TEK07.

En måte å stille strengere krav på kunne være å *åpne opp for bruk av lokale byggeforskrifter*. Lokale forskrifter som supplerer nasjonale bygningsregler brukes blant annet i USA og Canada hvor forskjellene i forhold som lokalt klima og tilgang til ulike bygningsmaterialer er store. Problematiske er det imidlertid at lokale forskrifter innebærer et mer komplekst regelverk for arkitekter, ingeniører og entreprenører som gir tilbud på prosjekter i et større geografisk område med ulike regelsett. Dette innebærer også en utfordring for plan- og bygningsmyndigheter i lokal sektor som trenger høy lokalkompetanse og kapasitet for å kunne ta i bruk lokale forskrifter. Det vil også kunne oppstå usikkerhet om hva lokale myndigheter juridisk kan kreve, og rettslige tvister kan oppstå.

Fjernvarme og lavenergihus

For fjernvarme er ofte marginene små: Infrastrukturkostnadene i forbindelse med fjernvarme er høy, noe som gjør at kostnadene har vært høyere enn bruk av elektrisitet og bruk av naturgass. Alle områder er heller ikke egnet for utbygging av fjernvarme – det er for stor avstand mellom brukerne. Til sammenlikning er boliger og næringsarealer ofte bygget opp rundt fjernvarmeanlegg i Sverige. At den norske staten i 2004 fjernet el-avgift på fjernvarme og at Enova gir finansiell støtte (opp til en avkastning tilsvarende normal avkastning for varmebransjen) til fjernvarmeprosjekter har ført til en stor økning av utbygging og søknader om konsesjon på fjernvarme.

Mange kommuner er generelt positive til fjernvarme og kan fremme effektive energiløsninger i forbindelse med stasjonært forbruk etter plan- og bygningsloven som gir rett til å planlegge boligområder i nærheten av fjernvarmesystemer. Kommunene kan pålegge tilknytningsplikt for alle framtidige bygninger og bygninger som gjennomgår omfattende renovering og ombygging i et bestemt område. Tilknytningsplikten innebærer at kunder må installere anlegg for vannbåren varme, som kan tilkobles fjernvarme, men den betyr ikke at den som er pålagt dette behøver å benytte seg av fjernvarme. Tilknytningsplikten kan pålegges av kommunen etter at en konsesjon for fjernvarme er gitt etter energiloven. Energiloven pålegger konsesjonsinnehaveren å levere varme til konsumentene som er tilknyttet fjernvarmenettet (§5-4), og krever at prisen ikke skal være høyere enn for strøm (§ 5-5). For å få fortgang i prosessen med fjernvarmeutbygging, ønsker kommunene *raskere behandlingstid for konsesjon* på nasjonalt nivå, når kommunene ønsker å legge tilknytningsplikt inn i reguleringsplaner.

Noen påpeker at det kan være en konflikt mellom lavenergiboliger og tilknytningsplikt for fjernvarme. De erfarer at utbyggere ønsker å satse på en annen byggeteknologi som kan ha minst like gode klimaeffekter som bruk av vannbåren varme, og lavenergiboliger har svært lavt behov for oppvarming (dette gjelder først og fremst passivhusstandard som ligger på 15 kWh per m²). Ved slike bygg vil fjernvarmeleverandør måtte vurdere om det er kostnadsregnende å tilkoble, så det er liten sannsynlighet for at det blir konflikt mellom disse. Er byggeprosjektene store nok eller det dreier seg om rehabilitering av bygg med fjernvarme, vil mulige løsninger kunne være bruk av fjernvarme til varmvann med stigeledning i husets kjerne. Spørsmålet er om de da burde få lov til å installere panelovner i stedet for fjernvarmeinfrastruktur. Den nye plan- og bygningsloven gir fritak for å pålegge tilknytningsplikt innenfor konsesjonsområdet dersom det tilrettelegges for andre spesielle miljøtiltak. Ulempen ved å åpne for unntak innenfor konsesjonsområder er at markedet for fjernvarme blir mindre og fjernvarmeprosjekter blir mindre lønnsomme. Kommunene ønsker at det utarbeides *kriterier og retningslinjer for når unntak fra tilknytningsplikt tas i bruk*. Samtidig foreslås det å *åpne for en sterkere rett til å regulere krav på utsiden av konsesjonsområder* for fjernvarme. I disse områdene burde insentivene til å oppføre lavenergibyggninger være større.

Mer informasjon om reguleringer knyttet til fjernvarme fins på Miljøverndepartementet sin hjemmeside. Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene konkretiserer statlige myndigheters forventninger til (fylkes-)kommunene.

Regulering av oljefyring

Kommunene kan ikke benytte plan- og bygningsloven til å regulere eksisterende oljefyringsanlegg, og vanlige utslipp fra husholdninger trenger ikke å søke utslippstillatelse etter forurensningsloven. Kommuner har spilt inn et ønske om *regulative initiativer i forhold til oljefyring*.

Oslo kommune har for eksempel vedtatt å utfase all oljefyring innen 2020, men mener at de ikke vil klare å fase ut alle private anlegg med de virkemidlene byen har i dag. I Oslo ligger halvparten av oljefyrene innenfor konsesjonsområder for fjernvarme. Byens klima- og energifond er ikke stort nok til å håndtere utfasingen fort nok. Kommunen kan ikke innføre lokalt forbud mot oljefyring eller påbud som gjør at oljefyring blir faset ut og er i strid med prinsipp om fritt valg av energikilder. Det er foreslått å løse dette ved å sette strengere krav til klimagassutslipp fra mindre energianlegg, med hjemmel i forurensningsloven. Da vil ikke begrunnelsen gå på energivalg (oljefyring), men på utslippkilden (at oljefyring har høye utslipp).

Styrke Enovas virkemiddelapparat

Enovas virkemiddelapparat kan styrkes på den måten at det utvides til å gjelde tverrsektorielle prosjekter om alt fra informasjonskampanjer til investeringer. Flere aktører stiller også spørsmål ved Enovas lønnsomhetskrav og energikrav per støttekrone for å utløse støtte. Ulike aktører mener at dette gjør at klimavennlige prosjekter ikke gjennomføres. En diskusjon rundt dette er å finne på Enovas hjemmeside.⁵

Husbankens rolle

Et forslag fra kommunene er å satse på omfattende byfornyelse av gammel murgårdsbebyggelse. Forslaget går ut på å gi Husbanken en ny rolle med å gi *tilskudd til å rehabilitere bygninger til passivhusstandard*.

Grønne og hvite sertifikater

Et annet innspill fra kommunene er ”grønne sertifikater”, et markedsbasert virkemiddel for å fremme fornybar energi. Sverige innførte dette i 2005 og skulle ha et felles grønt sertifikatmarked med Norge, men forhandlingene strandet året etter. I september 2009 undertegnet Norge en overenskomst med Sverige om prinsipper for videre utvikling av et felles marked for el-sertifikater. Det er lagt opp til at et felles marked skal tre i kraft 1. januar 2012. Fram til det felles el-sertifikatmarkedet er på plass vil en overgangsordning gjelde. Den gjelder blant annet alle kraftverk med byggestart etter signeringen av overenskomsten, og vannkraftverk med byggestart etter 1. januar 2004, og installert effekt inntil 1 MW (mikro- og minikraftverk). Nærmere kriterier for overgangsordningen vil bli bestemt i lov og forskrift. Mer informasjon finnes på hjemmesiden til Olje- og energidepartementet.⁶

Kommunene har også spilt inn forslag om å innføre ”hvite sertifikater”. Lavenergi-programmet beskriver hvite sertifikater på følgende måte:

”Den grunnleggende ideen bak hvite sertifikater er at myndighetene setter mål for energisparing som enten nettleverandører eller kraftselskaper må innfri innen et tidsrom. Dette må de gjøre gjennom å implementere energieffektiviseringstiltak hos sine kunder. Dersom nettleverandørene/kraftselskapene overoppfyller sin målsetning kan de selge sin overoppfylte del (hvite sertifikater) til selskaper som har implementert færre tiltak enn målsetningen tilsier.”

Flere pekte også på kommunal sektor sin rolle som byggherre, og ønsket klarere kriterier og pålegg om klimakonsekvensutredning for offentlige byggeprosjekter. Flere mente også at kommunen har en rolle knyttet til å spre kunnskap om passivhus og lavenergiboliger.

⁵ <http://naring.enova.no/sitepageview.aspx?articleID=2419>

⁶ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/tema/fornybar-energi/hva-er-gronne-sertifikater.html?id=517462>

3.5 Forbruk og avfall

Mens mer avfall går til gjenvinning og skjerpede krav har ført til økt ressursutnyttelse av avfallet, øker avfallsmengdene. I 2007 økte den totale avfallsmengden for første gang mer enn bruttonasjonalprodukt. Hovedårsaken er en sterk økning i avfallsmengdene fra næringslivet de siste tre årene.

Organisatorisk insentiv

Et innspill til Klimakur 2020 er å få til et *bedre samarbeid rundt avfallshåndtering mellom energi- og avfallssektoren*. Bakgrunnen for dette er at staten over lengre tid (i for eksempel St.meld. nr. 29 (1998-1999)) har gitt politiske føringer for å bygge opp forbrenningskapasiteten og legge om energiforbruket, noe utvikling av fjernvarmeanlegg er en del av. Avfallsforbrenning med varmeutnyttelse er en måte å nå dette målet på. Å styrke vilkårene for utbygging av fjernvarme var noe partene i klimaforliket ble enige om. Imidlertid har, ifølge KS Bedrift (2009), avfallsbedrifter som har investert i forbrenningskapasitet og fjernvarmeinfrastruktur problemer med å være konkurransedyktige i forhold til etablerte anlegg i for eksempel Sverige. Svenske anlegg har også bedre rammevilkår for sin daglige drift. Finanskrisen førte til en sterkere konkurranse om tilgjengelig avfall, noe som KS Bedrift mener at har vært i disfavør av norske anlegg. Svenske anlegg har satt ned prisene for å kunne oppfylle forpliktelsene de har for varmelevering og tilbyr lavere priser til norske avfallsbesittere. KS Bedrift mener at dette en utfordring for eksisterende energigjenvinningsanlegg i Norge og kan være ødeleggende for framtidig norsk fjernvarmesatsing.⁷

Et annet aspekt som er påpekt er også et ønske om *bedre samarbeid mellom transport-, avfall- og jordbrukssektoren rundt biogass*. Både utslipp fra avfallsbehandling og fra bilbruk reduseres når kjøretøy går på biogass produsert fra avfall eller husdyrgjødsel. Økonomisk kan slike prosjekter kunne støttes enten gjennom et klimafond, fra Transnova, fra et utvidet virkemiddelapparat for Enova eller virkemidler innenfor landbrukssektoren.

Infrastruktur for avfall

Flere byer investerer i kostbar infrastruktur for innsamling av avfall, men næringslivet står fritt til å velge leverandører. I den forbindelse etterlyser byene endringer i dagens lovverk og foreslår å løfte *reguleringer av infrastruktur for avfall inn i plan- og bygningsloven* og muligheter for å styre næringslivets valg av innsamlings- og gjenvinningsløsninger gjennom *tilknytningsplikt til avfallssug*. Dette kan bidra til et bedre innsamlingssystem for avfall og muligheter for å styre næringslivets valg av innsamlings- og gjenvinningsløsninger. Ved å knytte mest mulig klimavirkemidler til de løpende prosessene i kommunen slik at de blir integrert i den kommunale virksomheten vil virkemidlene ha en langvarig effekt. Planlegging etter plan- og bygningsloven er en stor og tung kommunal prosess som kontinuerlig pågår.

Gjenvinning av husholdningsavfall

Gjenvinning av husholdningsavfall omfattes av de generelle statlige målene i avfallspolitikken.⁸ Disse målene kan det være aktuelt å revidere, blant annet på bakgrunn av en ny europeisk avfallspolitikk (Bergfall & Co 2009b). Et innspill til Klimakur 2020 på arbeidsseminaret om lokale virkemidler for klimagassutslipp var å sette krav om for eksempel

⁷ På sin hjemmeside foreslår KS Bedrift (2009) en rekke vilkår for å bygge og drifte norske energigjenvinningsanlegg: <http://www.ks-bedrift.no/templates/Page.aspx?id=55043>

⁸ <http://www.miljostatus.no/Mal-og-nokkeltall/Mal-og-nokkeltall/Avfall-og-gjenvinning>

90 prosent gjenvinning av husholdningsavfall. Ved en revisjon av forurensningslovens bestemmelser om avfall kunne dette inngå som tema.

Status for Framtidens byer når det gjelder gjenvinning av husholdningsavfall i prosent i dag (2008-tall fra SSB) vises i Tabell 3-2 nedenfor.

By	Material- og energigjenvinning	Materialgjenvinning ¹
Bergen	72	39
Bærum	81	40
Drammen	68	43
Fredrikstad	77	41
Kristiansand	57	45
Oslo	78	30
Porsgrunn	71	36
Sandnes	80	56
Sarpsborg	76	33
Skien	58	48
Stavanger	80	56
Tromsø	67	40
Trondheim	81	39
Gjennomsnitt norske kommuner	71	i.d.

Tabell 3-2 Gjenvinning av husholdningsavfall i prosent i Framtidens byer (SSB i: Bergfall & Co 2009b)

Gjenvinning av bygg- og rivningsavfall

Byene ønsker også utredninger av klimakonsekvenser av å sette krav om økt gjenvinning av bygge- og rivningsavfall, både andel i enkelte prosjekt og hvilke bygge- og riveprosjekter som omfattes av plikt til å ha avfallsplan.

Bergfall & Co (2009) viser til at erfaringer så langt med sortering av byggavfall viser at sorteringsgraden, ved aktiv oppfølging fra kommunale tilsynsmyndigheter, gjennomgående ligger mye høyere, til dels opp mot 90 vektprosent. De mener at en skjerpning av kravet (i § 15-8) til 85 eller 90 vektprosent ville kunne utløse mer avfall til gjenvinning og dermed trolig gjøre det mulig å etablere regionale gjenvinningsløsninger for flere avfallsfraksjoner.

Speilvende reservasjonsretten mot reklame

I dag må de som ikke ønsker å motta reklame merke postkassen sin med dette. Flere byer ønsker å få utredet innføring av å *speilvende reservasjonsretten mot reklame*. I 2008 lanserte "Grønn hverdag" en underskriftskampanje i forbindelse med at en ny markedsføringslov skulle vedtas i Stortinget. Grønn hverdag krevde at prinsippet skulle snus, slik at kun de som merker postkassa med "ja takk" mottar reklame. I 2008 uttrykte 17 av de 20 største byene i Norge og til sammen omlag 100 kommuner seg positive til å innføre en speilvendingsordning⁹. Noen byer ønsker lokale ordninger på feltet. Et forslag fra Samferdsels- og miljøkomiteen i Oslo illustrerer dette:

"Oslo bystyre vil anmode departementet om at de i sitt forslag til ny markedsføringslov [...] foreslår en lovendring som medfører en speilvendning av dagens reservasjonsordning mot uadressert reklame."

Dersom ny markedsføringslov ikke endres, bes byrådet ta initiativ overfor regjeringen med

⁹ <http://naturvernforbundet.no/cgi-bin/naturvern/imaker?id=118278>

sikte på en forsøksordning i Oslo kommune som innebærer at det etableres en speilvending av dagens reservasjonsordning mot uadressert reklame.¹⁰

Alternative løsninger som vil sikre næringslivet kanaler til kunder til tross for reservasjon mot reklame er for eksempel Tilbudswb.no. Denne hjemmesiden samler tilbudsaviser på et sted og sender tilbud på e-post til dem som ønsker det.

Økonomiske insentiver

Flere kommuner ønsker en omlegging av skatte- og avgiftssystemet slik at det gir større insentiver til et klimavennlig forbruk. Dette kan være å *frita reparasjonstjenester fra merverdiavgiften*, noe som i første omgang kan være et pilotprosjekt for eksempel innen hvitevarer, elektronikk og klær. Det kan være et virkemiddel for å gjøre reparasjon av varer mer konkurransedyktig i forhold til nykjøp.

Et annet forslag er å vurdere en nedre grense for *vrakpanten på elbiler*.

Det er også et ønske om å innføre en *subsidieordning for plastinnsamling som går utover emballasjeplast*.

3.6 Jordbruk

Organisatoriske og informative virkemidler

Stortingsmelding nr. 39 (2008–2009) påpeker at det er behov for forbedringer for oppbygging og overføring av forskningsbasert kunnskap innenfor landbruk og å gjøre kommunesektoren bedre i stand til å formidle kunnskap om landbruk og klima:

Innspill som er kommet til Klimakur 2020 innstiller på at kommunene må inkludere jordbrukstiltak i sitt arbeid med klima- og energiplaner. Tilsvarende har fylkesmannsembetene ansvar for å formidle ny kunnskap fra forsknings- og utviklingsarbeid til aktuelle aktører i eget fylke.

Informasjon gjennom kurs og fagbøker når ikke fram til alle gårdbrukere. Et forslag går derfor på å øke den generelle kunnskapen om klima og jordbruk ved å gi et sterkere fokus på dette på landbruksskoler, høyskoler og universiteter. Et annet sted hvor mange gårdbrukere møtes er i forsøksringer – Norges største, uavhengige system for faglig utvikling og rådgivning i landbruket¹¹. Over hele landet finnes 65 forsøksringer med om lag 250 ansatte. Medlemsmassen er på 27 300 bønder. Forsøksringene gir allerede i dag blant annet råd om plantedyrking ut fra klima, rammebetingelser og gårdens muligheter, hvordan utnytte ressursene bedre, økologisk og miljørettet landbruk og hjelp til å sette opp gjødslingsplan. Disse kan brukes enda mer aktivt til kunnskapshøyning og veiledning til bønder om klimaspørsmål og hvordan de kan bidra.

Ønsker om ny hjemmel i lovverket

Gjødsling bidrar til økt innhold av nitrogen og kan bidra til økt utslipp av klimagassen lystgass. Forskrift om gjødslingsplanlegging pålegger at det utarbeides en gjødslingsplan før hver vekstsesong. Det er i prosessen gitt innspill til å innføre *strengere føringer til gjødslingsplaner, næringsregnskap og -balanse*. Samtidig kan gårdbrukeren pålegges en plikt

¹⁰ <http://www.sak.oslo.kommune.no/dok/Byss%5C2008%5CSFK%5C2008003300-148057.htm>

¹¹ <http://www.lfr.no>

til å *dokumentere måloppnåelsen* i gjødslingsplanen. Det kan også stilles strengere krav til gjødselspredning, for eksempel kan *spredningssesongen forkortes* til 1. april til 1. august. I dag er spredning av gjødselvarer av organisk opphav tillatt i perioden 15. februar til 1. november (Forskrift om gjødselvarer mv. av organisk opphav § 23). Andre virkemidler som er foreslått er *økt lagringskapasitet* for gjødsel og *økt tilsyn og forbud mot høstpløying* i utsatte områder.

Forskrift om gjødslingsplanlegging inneholder gjødslingsnormer fra Bioforsk. Denne inneholder gjødslingsnormtall og korreksjoner for jordanalyser som legger grunnlag for en god gjødslingspraksis. Et forslag går på å *sette gjødslingsnormene fra Bioforsk lavere enn de er i dag*.

Økonomiske insentiver

En rekke økonomiske insentiver foreslås. To forslag gjelder biodrivstoff:

Det ene går på økt støtte til produksjon av *andregenerasjons biodrivstoff*. Det norske landbruket har potensial for å levere fornybar energi basert på biomasse som trevirke og jordbruksavfall. ”I det norske skogbruket hogges det per i dag bare om lag 50 prosent av den årlige volumtilveksten i skogen, og det er dermed et stort teknisk potensial for økt produksjon av bioenergi selv om de økonomiske forutsetningene for dette bare i liten grad er til stede i dag. I jordbruket er det også betydelige uutnyttede ressurser som er egnet til produksjon av bioenergi” (St.meld. nr. 39 (2008-2009)).

Det andre går på å gi *investeringsstøtte* for biogassanlegg og tilhørende gassnettverk og *prisstøtte* til produksjon av biogass og biorest, eventuelt betaling for dokumentert reduserte utslipp av metan og lystgass. Slike virkemidler kan forvaltes av Transnova eller inkluderes i et klimafond.

Flere foreslåtte støtteordninger som kan knyttes til et klimafond eller eksisterende ordninger er investeringsstøtte til bedre gjødslingsutstyr og gjødselkjeller.

Noen innspill til insentiver går ut på å gjøre alle jordbrukstilskudd mer *betinget* av klimariktig atferd, og at kommunene prioriterer klimahensyn høyere ved tildeling av SMIL-midlene.

Andre innspill omfatter økte tilskudd til redusert jordbearbeiding, økt arealtilskudd og lavere produksjonstilskudd. Disse virkemidlene kan føre til lavere produksjon, da den antatt direkte konsekvensen blir mer ekstensivt drevet jord.

4. Klima- og miljøkrav ved offentlige anskaffelser

4.1 Lov om offentlig anskaffelse

Lov om offentlige anskaffelser pålegger offentlige oppdragsgivere i alle forvaltningsnivåer å ta hensyn til miljømessige konsekvenser under planleggingen av den enkelte anskaffelse. Selv om miljøkrav i offentlige anskaffelser har fått et større fokus de senere årene eksisterer det fortsatt store barrierer. Spørsmålet er nærmere utredet i en rapport fra Østfoldforskning til Klimakur 2020 (Hanssen med flere 2009).

Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI) har en nøkkelrolle i arbeidet med offentlige anskaffelser. Etablering av knutepunkter som faglige støttetjenester for kommunale og statlige virksomheter for å bidra til å innarbeide miljøkriterier, hjelpe til å lage maler og gi praktisk hjelp, er et virkemiddel nevnt spesifikt i St.meld. nr. 36, samtidig som kurs- og opplæringstilbud generelt skal gis for å stimulere stat og kommuner til å ta i bruk miljøkrav.

4.2 Barrierer

For å lykkes med innkjøpsstrategien må krav til lave klimagassutslipp implementeres i utlysninger og kontrakter. Kravene må også vektlegges ved tildeling av oppdraget og kontraktfestes, og sist men ikke minst må produktene faktisk inneha den forventede kvaliteten og klima-/miljøegenskapene i produksjons- og driftsfase. Mens andelen anskaffelser med miljøkriterier er høy i annonseringen, finner vi en mye lavere andel miljøkrav i tildelingskriteriene og ikke minst i kontraktene som inngås med leverandører. Konsekvensen er at miljøkrav i mange tilfeller ikke omsettes i praktisk handling når utvelgelsen av leverandører skjer, og at det i for liten grad blir fulgt opp etter at kontrakten er inngått og varene leveres.

Forhold som kan gjøre det vanskelig å implementere krav om miljø- og ressurskrav er:

- Mangel på konkurransedyktige produkter og tjenester med dokumentert høyere miljø- og ressurseffektivitet.
- Dokumentasjonen fra leverandørene er for dårlig.
- Offentlige innkjøpere kan mangle kompetanse. For eksempel kan innkjøperne være usikre på den juridiske holdbarheten i miljøkravene som stilles, og dermed redde for å bli klaget inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser (KOFA) for urettmessig diskriminering av leverandører.
- Offentlige innkjøpere kan mangle kapasitet. Å følge opp anskaffelsene i praksis etter at kontraktene er inngått blir ofte ikke prioritert.

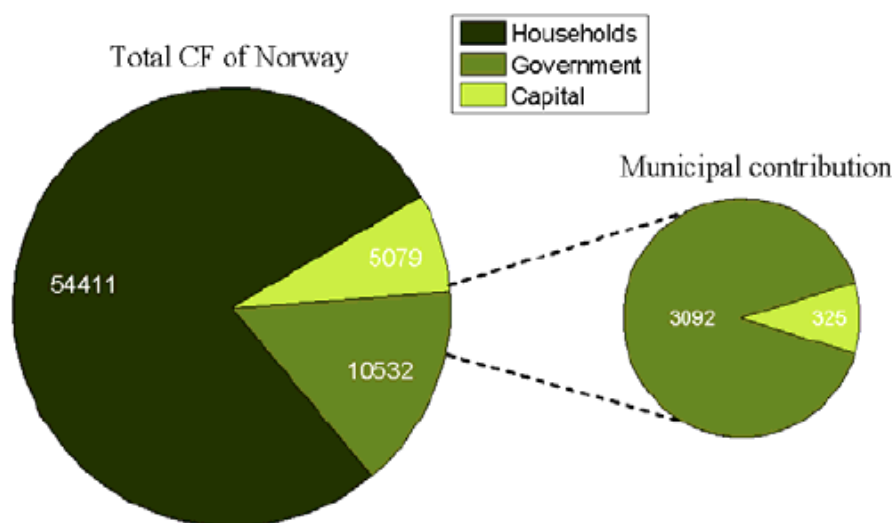
Utfordringen henger sammen med hverandre: om ikke klima- eller miljøegenskaper etterspørres vil heller ikke arbeidet med å skaffe produkter med slike egenskaper bli prioritert fra leverandørene. Nøkkelen ligger i å gi innkjøperne veiledning og ressurser, ikke minst med tanke på eventuelle tvister i KOFA.

En innvending som er reist mot å stille miljøkrav i offentlige anskaffelser er at det kan være mer effektivt å etablere økonomiske virkemidler som gjenspeiler produktene og tjenestenes miljø- og klimaegenskaper i prisen.

4.3 Kvantifisering av utslipp fra offentlige anskaffelser

Ved å kombinere livsløpsanalyse (LCA) med såkalt kryssløpsanalyse (IOA), en metode for å estimere klimafotavtrykk, er det mulig å gjøre kvantitative anslag over reduksjonspotensial for klimagasser ved innkjøp av varer og tjenester.

MiSA AS, som benytter denne metoden, viser til at det offentlige, med et bidrag på omtrent en tredel av norsk økonomi bidrar til betydelige klimagassutslipp gjennom anskaffelser. Figur 1 viser at av rundt 70 millioner tonn CO₂-ekvivalenter knyttet til konsum i Norge¹² bidrar offentlig virksomhet med over 10 millioner tonn¹³. Tar vi med utslippene knyttet til det offentlige kapitalinvesteringer kommer vi opp mot 13 millioner tonn.



Figur 3 Klimafotavtrykk av norsk konsum 2007, i 1000 tonn CO₂-ekvivalenter.

MiSA har per i dag gjort klimafotavtrykkanalyser for flere kommuner, nettverk av kommuner, samt fylkeskommuner. Informasjon foreligger om hvilken aktivitet/innkjøp som genererer utslipp, hvor utslippene skjer og hvilken kommunal funksjon som er ansvarlig for aktiviteten/innkjøpet.

Rike kommuner har vist seg å ha et høyt klimafotavtrykk. Dette antas å skyldes at de har mye tilgjengelige midler og dermed et forbruk som genererer klimagassutslipp i en eller annen form. Etter å ha delt inn etter kommuner med lite, medium eller mye tilgjengelige midler og sett på standardavviket for klimafotavtrykk har MiSA estimert at et samlet reduksjonspotensial i kommunal sektor kan ligge i størrelsesorden 0,8-1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Ekstrapolerer vi dette til å gjelde all offentlig virksomhet (som vist i Figur 3, eksklusiv kapitalinvesteringer) blir samlet reduksjonspotensial 2,7 og 3,4 millioner tonn CO₂ ekvivalenter. Et slikt utslippspotensial vil gjelde både i Norge og i utlandet – der varene produseres.

¹² Utslipp fra et totalt konsum overstiger utslippene i Norge som er på rundt 55 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

¹³ Kommunal virksomhet bidrar med drøyt 3 millioner tonn av de totale utslippene fra offentlig virksomhet.

MiSA understreker at reduksjonspotensialet er estimert på et svært overordnet nivå, og at tallene følgelig må benyttes med stor forsiktighet. En sektoriell gjennomgang må gjøres ettersom ulike produkter har ulikt potensial. Økt detaljeringsnivå, ved å dele inn i undergrupper av produkter, vil også bedre tallgrunnlaget. I tillegg vil vurderinger rundt teknologiutvikling og forbruksmønster virke inn.

4.4 Offentlig anskaffelser og transport

I vedlegg til sektorrappport om transport om effektivisering og elektrifisering av kjøretøyer og anvendelse av hydrogen som energibærer (Statens Vegvesen: 2010) i regi av Klimakur 2020, peker spesielt på det offentlige mulighet til å påvirke markedet for nullutslippsbiler. Staten og kommunal sektor kan stille krav til offentlige kjøp av biler med nullutslipp for den del av bilmarkedet som er direkte kontrollert av det offentlige. Det pekes på at det er stor signaleffekt i dette overfor både privatbrukere og andre bilflåteeiere. Mange ansatte i stat og kommuner og andre som de møter i daglig drift vil bli eksponert for kjøretøyene og se at det fungerer i praksis og får innføring i fordeler og ulemper uten selv å måtte ta risikoen.

Mange kommunale biler leases og dette er en barriere mot økte offentlige innkjøp av el-biler. Det er ingen avgifter eller merverdiavgift ved innkjøp av en el-bil i dag. Det er imidlertid merverdiavgift knyttet på leasing av el-biler og el-bilbatterier, noe som kan gjøre det vanskelig å få økonomi i leasingavtalene sammenlignet med kjøp som er fritatt for merverdiavgift. For de ladbare hybridbilene er rammevilkårene like ved leasing og kjøp.

Fra og med 2012 er det forventet at utbudet av el-biler blir mye større i markedet, slik at en kan kjøre mer reelle anbudskonkurranser på slike kjøretøy med flere enn en tilbyder av produktet. Dette vil øke muligheten for å stille krav til lavutslippskjøretøy i offentlige anbudsprosesser.

En kan også tenke seg at store deler av offentlig sektor stiller felles krav ved innkjøp av slike produkter og tjenester, noe som vil bidra til et større utbud av slike kjøretøy på det norske markedet.

5. Referanser

Bergfald & Co 2009a. Framtidens byer – Forbruk og avfall: Forventninger frå byene til staten om virkemidler, endring i rammevilkår m.v., notat 02.04.2009

Bergfald & Co 2009b. *Klimakur 2020 Lokalt klimaarbeid - foreløpig sektorrapport til høring*, brev 22.09.2009

Det kongelige fornyings og administrasjonsdepartement 2009. *Det gode innkjøp*. St.meld. nr. 36 (2008-2009):
<http://www.regjeringen.no/pages/2185807/PDFS/STM200820090036000DDDPDFS.pdf>
(nedlastet 22.06.2009)

Enova Næring 2008. Mange opptatt av Enovas rammebetingelser for støtte:
<http://naring.enova.no/sitepageview.aspx?articleID=2419> (besøkt 25.06.2009)

Fornyings- og administrasjonsdepartementet 2009. *Det gode innkjøp*. St.meld. nr. 36 (2008-2009): <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/dok/regpubl/stmeld/2008-2009/stmeld-nr-36-2008-2009-.html?id=559323> (besøkt 09.02.10)

Hanssen, Ole Jørgen, Erik Svanes og Anne Rønning 2009. *Reduksjon i klimautslipp og økt energieffektivitet gjennom miljøkrav i offentlige anskaffelser. Rapport fra forstudie innenfor Klima-Kur 2020 programmet*. Østfoldforskning.

Kommunal- og regionaldepartementet 2000. *NOU 2000:22. Om oppgavefordelingen mellom stat, region og kommune*. <http://www.regjeringen.no/nn/dep/krd/Dokument/NOU-ar/2000/NOU-2000-22/19/5.html?id=360811> (besøkt 10.06.2009)

KS Bedrift 2009. *Dårlige rammebetingelser for energigjenvinning i Norge*: <http://www.ks-bedrift.no/templates/Page.aspx?id=55043> (besøkt 13.02.2010)

Landbruks- og matdepartementet 2009. "Landbruk i kommunene" i: St. prp. nr. 1 (2008-2009): http://www.regjeringen.no/nb/dep/lmd/tema/landbruk_i_kommunene.html?id=1237 (besøkt 29.06.2009)

Landbruks- og matdepartementet 2009. *Klimautfordringene – landbruket en del av løsningen*. St.meld. nr. 39 (2008–2009), tilgjengelig på:
<http://www.regjeringen.no/pages/2196816/PDFS/STM200820090039000DDDPDFS.pdf>

Lavenergiprogrammet 2009. *Hvite sertifikater - hva er det?:*
<http://www.lavenergiprogrammet.no/article.php?articleID=1040&categoryID=282> (besøkt 30.06.2009)

Lavenergiutvalget 2009. *Energieffektivisering (rapport)*:
http://www.regjeringen.no/upload/OED/Rapporter/OED_Energieffektivisering_Lavopp.pdf
(besøkt 25.06.2009)

Miljøverndepartementet 2003. *NOU 2003:14. Bedre kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven II*: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/nou-er/2003/nou-2003-14.html?id=382097> (besøkt 20.05.2009)

Miljøverndepartementet 2009. Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene.
http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/lover_regler/retningslinjer/2009/planretningslinje-klima-energi.html?id=575764 (besøkt 14.02.2010)

Naturvårdsværket 2008. *Effekter av investeringsprogrammen LIP og Klimp. Regeringsoppdrag juni 2008*. Rapport 5861. Stockholm: Naturvårdsværket

Norheim, Bård og Katrine N. Kjørstad 2009. *Klimakur. Tiltak for å øke kollektiv- og sykkelandelen*. Rapport 13/2009. Oslo: Urbanet Analyse

Olje- og energidepartementet 1999. *Om energipolitikken*. St.meld. nr. 29 (1998-1999): <http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/dok/regpubl/stmeld/19981999/Stmeld-nr-29-1998-99-.html?id=192287> (besøkt 13.02.2010)

Olje- og energidepartementet 2008. Strategi for økt utbygging av bioenergi. Oslo: <http://www.regjeringen.no/upload/OED/Bioenergistrategien2008w.pdf> (besøkt 29.06.2009)

Samferdselsdepartementet. Belønningsordningen: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/kollektivtransport/belonningsordningen.html?id=42620> (besøkt 20.05.2009)

Samferdselsdepartementet 2005. Lavutslippssoner i norske byer – miljørestriksjoner på tunge kjøretøy (rapport). Oslo: <http://www.luftkvalitet.info/Files/reports/lavutslippssoner%20i%20norske%20byer.pdf> (besøkt 19.05.2009)

SFT; Statens forurensingstilsyn 2009a. *Metode for tiltaks- og virkemiddelanalyser (sektoranalyser) i Klimakur 2020*. (SFT-notat 25.03.2009)

SFT; Statens forurensingstilsyn 2009b. *EØS-rettslige rammer for myndighetenes bruk av styringsmidler* (SFT-notat av 7.05.2009)

SFT; Statens forurensingstilsyn 2009c. *Avfall og gjenvinning*, tilgjengelig på: <http://www.miljostatus.no> (besøkt 27.06.2009)

Statistisk Sentralbyrå 2009. *Kommunenes klimagassutslipp øker*, tilgjengelig på: <http://www.ssb.no/klimagassr> (besøkt 27.06.2009)

TL; Transportbedriftenes Landsforening 2009. *EU-direktiv pålegger innkjøp av miljøvennlige kjøretøy*, 28. mai 2009, www.transport.no (besøkt 29.06.2009)

Vevatne, Jonas, Hege Westskog og Karen Hauge 2005. *Betydningen av kommunal klimapolitikk. Virkemidler, potensial og barrierer*. CICERO rapport 2005:06. Oslo: Cicero

Vista Analyse 2009 *Virkninger av kjøpsavgifter og drivstoffavgifter på CO₂-utslippet fra nye biler. Betrachninger basert på overordnede empiriske analyser, teori og erfaringer.* Vista Analyse Rapport 25.06.09.

ÅF-Consult AB 2007. *Vad händer med åtgärder i KLIMPansökningar som fått avslag?* Stockholm. ÅF Konsult 2007

SFT (2005) *Reduksjon av klimagasser i Norge.* En tiltaksanalyse for 2010 og 2020. SFT-rapport 2121/2005.

SFT (2007a) *Reduksjon av klimagasser i Norge.* En tiltaksanalyse for 2020. SFT-rapport 2254/2007

Klima- og forurensningsdirektoratet (2010a) *Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra avfallssektoren.* Sektorrapport Klimakur 2020. TA nr. 2592/2010.

Klima- og forurensningsdirektoratet (2010c): *Tiltak- og virkemidler for reduserte utslipp av klimagasser fra norsk industri.* Sektorrapport Klimakur

Klima- og forurensningsdirektoratet (2010): *Tiltak og virkemidler for reduserte utslipp av klimagasser fra jordbruk.* Sektorrapport Klimakur 2020. TA nr. 2593/2010.

NVE (2010a): *Tiltak og virkemidler for redusertutslipp av klimagasser fra norske bygg.* Sektorrapport, Klimakur 2020. TA nr. 2599/2010.

Statens vegvesen, Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og Klimaog forurensningsdirektoratet (2010): *Bakgrunnsdokumentasjon for transport, Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra transport.* Sektorrapport Klimakur 2020.

Selvig, Eivind: *Vurdering av tilskuddskommunenenes klimaplaner.* Civitas AS, 2001

Vevatne, J., H. Westskog og K. E. Hauge (2005): *Betydningen av kommunal klimapolitikk. Virkemidler, potensial og barrierer.* Rapport 2005:06. Oslo:CICERO.

Informasjon på hjemmesider ikke referert til ovenfor

- Bioforsk: http://www.bioforsk.no/ikbViewer/page/prosjekt/forside?p_dimension_id=19190&p_menu_id=19211&p_sub_id=19191&p_dim2=19191 (besøkt 29.06.2009)
- Energiråd Innlandet: <http://www.energirad-innlandet.no> (besøkt 28.06.2009)
- Landbrukets Forsøksringer: <http://www.lfr.no> (besøkt 29.06.2009)
- Transnova <http://www.transnova.no> (besøkt 14.06.2009)
- Livskraftige kommuner: <http://www.livskraftigekommuner.no> (besøkt 18.06.2009)
- Olje- og Energidepartementet: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/tema/fornybar-energi/hva-er-gronne-sertifikater.html?id=517462> (besøkt 10.02.2010)

Lover og forskrifter

- Energiloven
- Forskrift om gjødslingsplanlegging
- Forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk (TEK)
- Lov om offentlige anskaffelser
- Plan- og bygningsloven
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Vegtransportloven
- Forskrift om gjødselvarer mv. av organisk opphav
- Lov om rett til miljøinformasjon og deltakelse i offentlige beslutningsprosesser av betydning for miljøet (miljøinformasjonsloven)

**Klima- og forurensnings-
direktoratet (Klif)**
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@klif.no
Internett: www.klif.no

Utførende institusjon Klima- og forurensningsdirektoratet	Kontaktperson Elin Økstad	ISBN-nummer
--	------------------------------	-------------

	Avdeling Klima- og industriavdelingen	TA-nummer 2598/2010
--	---	------------------------

Forfattere Mari Bjørhei, Elin Økstad, Harold Leffertstra, Alice Gaustad, Nina Hallenstvedt (Klima- og forurensningsdirektoratet) Merethe Dotterud Leiren (Transportøkonomisk institutt)

Tittel - norsk og engelsk Virkemidler tilpasset lokalforvaltningen. Sektorrapport Klimakur 2020
--

Sammendrag – summary Formålet med denne rapporten er å beskrive eksisterende virkemidler som kommuner og fylkeskommuner (heretter omtalt som kommunal sektor) har til rådighet og som kan redusere utslipp av klimagasser, samt å formidle innspill fra relevante aktører om hvordan virkemiddelapparatet kan utvikles for å styrke kommunenes mulighet til å redusere utslippene ytterligere. Rapporten inneholder også en gjennomgang av barrierer knyttet til offentlig innkjøp. Materialet i denne rapporten er benyttet til innspill til Klimakur sin hovedrapport (Klimakur 2020, TA 5910/2010).
--

4 emneord Kommunal sektor, virkemidler, klimagassutslipp, offentlige anskaffelser	4 subject words
---	-----------------

Klima- og forurensningsdirektoratet

Postboks 8100 Dep,
0032 Oslo

Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00

Telefaks: 22 67 67 06

E-post: postmottak@klif.no

www.klif.no

Om Klima- og forurensningsdirektoratet

Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif) er fra 2010 det nye navnet på Statens forurensningstilsyn. Vi er et direktorat under Miljøverndepartementet med 325 ansatte på Helsfyr i Oslo. Direktoratet arbeider for en forurensningsfri framtid. Vi iverksetter forurensningspolitikken og er veiviser, vokter og forvalter for et bedre miljø.

Våre hovedoppgaver er å:

- redusere klimagassutslippene
- redusere spredning av helse- og miljøfarlige stoffer
- oppnå en helhetlig og økosystembasert hav- og vannforvaltning
- øke gjenvinningen og redusere utslippene fra avfall
- redusere skadevirkningene av luftforurensning og støy

TA-2598 /2010

Foto: Øyvind Hetland