



## STORTINGET

# Innst. 155 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:102 S (2017–2018)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og Arne Nævra om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter**

Til Stortinget

### Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav for løyver til kommersielle bussruter gjennom § 11 eller § 9 i yrkestransportlova.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 102 S (2017–2018) om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i svar på skriftlig spørsmål nr. 30, datert 19. oktober 2017, fremholder at den dominerende transport med buss i rute i Norge inngår i fylkeskommunale kjøp av slike tjenester, hvor fylkeskommunen stiller eller kan stille miljøkrav til kjøretøy ved anskaffelsen av tjenesten.

Komiteen merker seg at regjeringen har hevet den generelle satsen for CO<sub>2</sub>-avgift og bidratt til å utjevne avgiften på tvers av ikke-kvotepiktig sektor. Komiteen merker seg videre, som statsråden viser til i sitt svarbrev, at det meste av CO<sub>2</sub>-utslippene i ikke-kvotepiktig sektor nå har om lag samme pris på utslipp, og at kommersielle busselskaper også, som andre, vil måtte betale CO<sub>2</sub>-avgift på drivstoff. Dette gir insentiver til redusert drivstofforbruk.

Komiteen gleder seg over at det kontinuerlig utvikles og leveres ny og moderne teknologi og transportløsninger som gjør at utslippene går ned, og at dagens transportmiddel har et historisk lavt utslippsnivå.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet i brev datert 19. januar 2018 mener at gjennomføring av dette forslaget vil kunne ha visse ulemper og utilsiktede konsekvenser. Innføring av miljøkrav for kommersielle bussruter vil kunne påføre næringen merkostnader, og komiteen merker seg at statsråden i sitt svar mener at dette i en næring med marginal lønnsomhet vil kunne medføre et dårligere kollektivtilbud med økte billettpriser og i verste fall nedlegging av rute-tilbud, noe som også vil kunne resultere i økt personbiltrafikk. Komiteen merker seg også at Samferdselsdepartementet uttrykker bekymring for at forslaget åpner for skjønn som kan gi forskjell i rammebetingelsene for aktørene innenfor dette markedet, der mange ruter går gjennom flere fylker, og at statsråden ut fra en samlet

vurdering ikke tilråder det foreslåtte lovtiltaket fremmes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at teknologisk utvikling som Euro 6 har vist at markedet og næringen har fokus på miljø. Flertallet gleder seg over at det fortløpende utvikles nye og mer miljøvennlige løsninger, og at det investeres i nye busser som vil bidra til reduserte utslipp, eksempelvis elektriske busser.

Flertallet viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor det er satt mål om at 75 pst. av alle nye langdistansebusser skal være nullutslippskjøretøy i 2030. Flertallet påpeker at det er viktig å følge teknologi- og kostnadsutviklingen for langdistansebusser med null- og lavutslipp nøye, slik at det kan innføres strengere teknologikrav til nye busser dersom dette blir nødvendig for å nå målene for utslippskutt i transportsektoren.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Jeløya-plattformen, som slår fast at norske klimagassutslipp skal kuttes med 40 pst. i ikke-kvotepliktig sektor innen 2030, og at transportsektoren skal kutte utslippene med 50 pst. Dette flertallet peker i det videre på at regjeringen skal legge en plan for å oppnå målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025.

Dette flertallet viser til at næringen selv er negativ til forslaget om å gi fylkeskommuner adgang til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter, og er bekymret for konsekvensene dersom forslaget skulle få flertall. Dette flertallet viser til at NHO i sin uttalelse til transport- og kommunikasjonskomiteen frykter at forslaget virker mot sin hensikt, slik at det totale kollektivtilbudet svekkes dersom fylkeskommunene gis en slik adgang.

Dette flertallet er bekymret for de konsekvenser en adgang for fylkeskommunen til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter vil kunne ha for de innbyggerne som er avhengige av kollektivtilbudet både hva gjelder jobb- og fritidsreiser. Dette flertallet viser her særlig til at flere ekspressbussruter har fått redusert frekvens eller er nedlagt grunnet manglende lønnsomhet, og dette flertallet mener det er feil å pålegge denne næringen større økonomiske byrder som vil kunne føre til en ytterligere svekkelse av ekspressbusstilbudet. Dette flertallet frykter særlig konsekvensene en adgang for fylkeskommunen til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter vil kunne ha i distriktene. Dette flertallet viser her til at det i distriktene gjerne er svært få alternativ til ekspressbussrutene, og dersom slike ruter får redusert frekvens eller blir nedlagt, vil dette kunne få betydelige

konsekvenser for de innbyggerne i distriktene som er avhengige av kollektivtilbudet i hverdagen.

Dette flertallet mener at markedet vil fortsette å fungere også i fremtiden etter hvert som teknologien utvikler seg og det lanseres nye og mer miljøvennlige løsninger. Dette flertallet mener myndighetene ikke skal diktere hvilke miljøkrav som skal stilles i anbud til kommersielle bussruter når vi ikke har tilgjengelig teknologi og løsninger til priser som er på et så forsvarlig nivå at aktørene har råd til å opprettholde tilbudet.

Dette flertallet merker seg at representantene fra Sosialistisk Venstreparti mener at muligheten til å stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter er noe lokalpolitikere skal kunne benytte seg av der de finner det rimelig, og viser til konkrete kjeder og aktører som vil være egnede eksempler. Dette flertallet mener at dette er feil vei å gå, og frykter at tiltaket da vil kunne virke mot sin hensikt. Dette flertallet mener det er uheldig å pålegge kjeder eller aktører som på egen hånd tar et samfunns- og miljøinitiativ som bidrar til redusert personbiltrafikk, ytterligere økonomiske byrder og krav på nåværende tidspunkt.

Medlemene i komiteen fra Senterpartiet syner til forslaget og meiner det vil vere uheldig at kvar enkelt fylkeskommune kan stille miljøkrav for ruter som kryssar fleire fylke. Det kan da oppstå situasjonar der krava er ulike for dei same rutene. Desse medlemene meiner òg teknologien ikkje er komen langt nok til å erstatte diesel på dei lengre rutene, og at tida ikkje er inne for strengare miljøkrav per no. Desse medlemene meiner buss i utgangspunktet er veldig miljøvenleg samanlikna med privatbil.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fylkeskommunene i dag ikke har anledning til å stille miljøkrav i anbud for kommersielle bussruter. For ren kommersiell busstransport, dvs. transport som ikke inngår i offentlig kjøp, enten den utføres med turvogn eller drives som rutetransport som krever ruteløyve, har man ikke hjemmel i yrkestransportloven for å kunne stille krav til kjøretøyene som benyttes, annet enn at de oppfyller vegtrafikklovgivningens til enhver tid gjeldende krav til teknisk standard på kjøretøyer.

Disse medlemmer viser til at saken ble aktualisert i forbindelse med et løyve til Turbuss Vest AS i Hordaland fylkeskommune, da det ble stilt spørsmål om muligheten til å stille miljøkrav ved tildelingen av løyve til en IKEA-buss. Fylkesmannen innhentet en juridisk vurdering av spørsmålet fra Advokatfirmaet Thommessen AS. Den vurderingen konkluderte med at loven ikke åpner for å stille miljøkrav for løyver som gjelder konkrete ruter.

Disse medlemmer viser til at statsråd Ketil Solvik-Olsen støttet denne vurderingen i et svar på skriftlig spørsmål og bekreftet at det ikke var anledning til å stille miljøkrav til kommersielle bussruter for fylkeskommunene. For å åpne for det trengs det en endring av yrkestransportlova. Disse medlemmer understreker at det er det forslagsstillerne foreslår i dette representantforslaget.

Disse medlemmer merker seg at et motargument som ble trukket frem av statsråden i hans vurdering av om det var behov for en slik lovendring, var at det er marginal lønnsomhet på en del kommersielle bussruter, og at fylkeskommunen ikke på samme måte har mulighet til å kompensere dem som får løyve, på samme måte som gjennom ordinære anbudsprosesser. Disse medlemmer anerkjenner at ekspressbussene er i en krevende markedssituasjon. Det bør løses ved for eksempel å åpne for sosiale rabatter, som disse medlemmer fremmet forslag om i forbindelse med behandlingen av Prop 1 S (2017–2018). Disse medlemmer mener imidlertid ikke at det er et argument mot at fylkeskommunene skal gis mulighet til å stille miljøkrav for enkelte løyver. Disse medlemmer understreker at forslaget ikke vil innebære at det blir miljøkrav på alle kommersielle bussruter, men at lokalpolitikerne kan innføre dette om de finner det rimelig. Det må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Disse medlemmer mener det for eksempel kan være aktuelt å stille miljøkrav til turistbusser og å pålegge en stor kjede som IKEA å kjøre busser med lav- eller nullutslipp uten at det går ut over lønnsomheten i bedriften som helhet.

Disse medlemmer viser til brev fra Hordaland fylkeskommune og Oslo kommune til transport- og kommunikasjonskomiteen, der de ber Stortinget sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav. Disse medlemmer mener dette understreker at dette forslaget er viktig for å styrke det regionale selvstyre.

Disse medlemmer understreker at for å kunne nå Norges nasjonale klimamål, og for at de store byene skal kunne nå sine klimamål, er det viktig at lokale politikere har mulighet til å stille miljøkrav i transportsektoren. Det vil dette forslaget å bidra til. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav for løyver til kommersielle bussruter.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til en ny studie fra DNVGL og Lund & co som ble presentert på Grønn Fjord-konferansen i Geiranger nylig. Studien avdekket at det eksisterer en lignende mangel i lovverket for fartøy som det gjør for kommersielle busser, ved at det også gjelder for per-

sonbåter som ikke går i fast rute. Dette medlem mener dette er en helt tilsvarende situasjon som for de kommersielle bussene, og at de samme argumentene støtter at fylkeskommunene også skal ha anledning til å stille miljøkrav der det er hensiktsmessig for denne typen fartøy.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å sikre lokale myndigheter mulighet til å stille miljøkrav til alle fartøy med persontransport, også utenom fast rute.»

Dette medlem mener det er et viktig generelt prinsipp at lokale myndigheter skal ha anledning til å stille miljøkrav for alle typer transport de gir løyve til. Dette medlem ønsker derfor at regjeringen gjør en gjennomgang av det eksisterende lovverket for å undersøke om det er flere områder der lokal- eller regionalpolitikere ikke har anledning til å stille miljøkrav for yrkestransport.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å gjennomgå lovverket og fremme nødvendige forslag for å sikre at det er lovhjemmel for å stille miljøkrav til all yrkestransport for nasjonal og lokal myndighet.»

Dette medlem viser til at det er positivt at IKEA setter opp gratis busser til og fra sitt kjøpesenter, men understreker samtidig at dette ikke noe IKEA gjør utelukkende ut fra et samfunnsansvar, men som en god og effektiv måte for å få flere kunder til IKEA. Dette medlem støtter at næringsdrivende skal ha muligheten til å få løyve til å sette opp transport for kunder til sine butikker, men mener samtidig at det er helt naturlig at lokale myndigheter skal kunne sette visse krav til hvilken påvirkning dette rutetilbudet har på luftkvaliteten i de store byene.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav for løyver til kommersielle bussruter.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:***Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å sikre lokale myndigheter mulighet til å stille miljøkrav til alle fartøy med persontransport, også utenom fast rute.

*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen om å gjennomgå lovverket og fremme nødvendige forslag for å sikre at det er lovhjemmel for å stille miljøkrav til all yrkestransport for nasjonal og lokal myndighet.

**Komiteens tilråding**

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

Komiteen viser til representantforslaget og til sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

**vedtak:**

Dokument 8:102 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og Arne Nævra om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav i anbud til kommersielle bussruter – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. mars 2018

**Helge Orten**

leder

**Tor André Johnsen**

ordfører

**VEDLEGG****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. januar 2018****Representantforslag 102 S (2017-2018) fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski, Lars Haltbrekken, Gina Barstad og Arne Nævra**

Det vises til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteen 10. januar 2018 hvor det anmodes om departementets vurdering av forslaget i ovennevnte representantforslag.

Innledningsvis viser jeg til mitt svar på skriftlig spørsmål nr. 30 datert 19. oktober 2017.

I dette fremholdt jeg at den dominerende transport med buss i rute i Norge inngår i det fylkeskommunale kjøp av slike tjenester, hvor fylkeskommunene stiller, eller kan stille, miljøkrav til kjøretøy ved anskaffelsen av tjenesten. Forslaget som er fremmet om å etablere lov hjemmel i yrkestransportloven for å stille miljøkrav til kjøretøyet gjelder derfor kommersielle ruter.

I forslaget viser representantene til at fylkeskommunene skal kunne stille slike miljøkrav for at byer skal kunne nå sine klimamål, samt for at Norges nasjonale klimamål skal nås. I motsetning til lokal luftforurensning er utslipp av klimagasser et globalt miljøproblem, noe som innebærer at effekten av utslipp av ett gram CO<sub>2</sub> er den samme uavhengig av hvor utslippet finner sted. En mest mulig kostnadseffektiv virkemiddelbruk tilsier derfor at utslipp av CO<sub>2</sub> i størst mulig grad bør reguleres med generelle sektorovergripende virkemidler.

CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter omfatter mineralolje, bensin og gass, og avgiftens formål er å bidra til kostnadseffektive reduksjoner av utslipp av CO<sub>2</sub>. Denne regjeringen har hevet den generelle satsen og bidratt til å utjevne avgiften på tvers av ikke-kvotepiktig sektor. Det meste av CO<sub>2</sub>-utslippene i ikke-kvotepiktig sektor står nå overfor om lag samme pris på utslipp. Kommersielle busselskaper vil, på lik linje med andre, betale CO<sub>2</sub>-avgiften på drivstoff, noe som gir insentiver til redusert drivstofforbruk.

I tillegg til CO<sub>2</sub>-avgiften er det en rekke andre virkemidler som gir insentiver til å redusere klimagassutslipp fra busser. Her kan omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikken nevnes, samt at biodrivstoff som selges ut over omsetningskravet ikke omfattes av veibruksavgiften.

De kommersielle rutene utfører rutetjenester i mange tilfeller over til dels lange avstander med høy utnyttelse av materiellet som medfører hyppigere utskifting av materiellet.

Jeg vil og peke på at innføring av miljøkrav for kommersielle bussruter vil påføre næringen merkostnader. Med tanke på at næringen er preget av marginal lønnsomhet, vil et slikt pålegg kunne økte billettpriser, og i verste fall nedlegging av rutetilbud, noe som kan bidra til økt personbiltrafikk. I forslaget er det fremholdt at lovtiltaket skal gi en adgang for fylkeskommunene til å stille miljøkrav "om de finner det rimelig". Dette åpner for et skjønn som kan gi forskjeller i rammebetingelsene for aktørene i dette markedet. Mange av disse rutene går dessuten gjennom flere fylker.

Ut fra en samlet vurdering kan jeg ikke tilrå at det fremmes forslag om det foreslåtte lovtiltaket.





