



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1779-

13. mai 2024

Svar på representantforslag 153 S (2023-2024) om å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet

Jeg viser til brev fra energi- og miljøkomiteen av 2. mai 2024, med representantforslag om å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet. Representantforslaget omfatter 6 ulike forslag. Spørsmålene angår flere statsråders konsitusjonelle ansvarsområder og jeg gir nedenfor et samlet svar på vegne av regjeringen.

Nedenfor følger uttalelse knyttet til hver av forslagene.

- 1. «Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav om bruk av EUs nye standard for livssyklusanalyse (LCA) i alle offentlige anskaffelser av personbiler og lette varebiler fra og med når standarden er klar i 2025, og at det offentlige prioriterer biler med samlet lavt CO₂-avtrykk gjennom livsløpet, i tillegg til andre miljø- og bærekraftshensyn.»**

Forslaget forstås slik at regjeringen skal stille krav om bruk av EUs standard for livssyklusanalyse ved alle offentlige anskaffelse av personbiler og lette varebiler, noe som betyr at kravet må reguleres i forskrift.

Det er innført krav til nullutslipp ved offentlig anskaffelse av både personbiler og varebiler. Måltallet fra Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029 ligger fast. Andelen nye personbiler med nullutslipp er nå omkring 90 %, mens den for varebiler er omkring 30 %. Det ble kun solgt i underkant av 500 bensin- og dieslbiler i april 2024 og det er rimelig å anta at andelen nullutslipps personbiler som anskaffes av det offentlige også er svært høy, ettersom det er krav om nullutslippskjøretøy ved offentlig anskaffelse av kjøretøy.

Bortsett fra spesifikke krav om nullutslipp ved anskaffelse av kjøretøy har oppdragsgivere stor frihet til å spesifisere øvrige krav, også miljøkrav, til anskaffelsen. Dette gir fleksibilitet til å tilpasse kravene til de stedlige behovene slik at den primære tiltenkte funksjonen til kjøretøyet kan oppnås.

Hvis standarden som nå er frivillig endres til forordning eller direktiv vil Norge på vanlig måte gjennomføre de nødvendige endringer i regelverket. Et slikt krav må utredes i tråd med kravene i utredningsinstruksen.

2. «Stortinget ber regjeringen sørge for at kommuner og fylkeskommuner sikres tilgang på tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å stille miljøkrav ved anskaffelser og følge opp kontrakter, for eksempel ved å opprette en regional kompetanseordning for miljøinnkjøp.»

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) er statens fagorgan for offentlige anskaffelser. DFØ tilbyr kompetanseheving innenfor offentlige anskaffelser gjennom kurs, konferanser, nettverk, digitale veiledere, maler og verktøy. DFØ tilbyr i tillegg en telefontjeneste som er åpen mellom 9 og 13 alle ukedager, der oppdragsgivere kan sparre med spesialister innen offentlige innkjøp eller få svar på skriftlige henvendelser. Et av DFØs hovedmål er å arbeide for at offentlig sektor gjennomfører effektive og innovative offentlige anskaffelser som bidrar til grønn omstilling og bærekraftig utvikling.

DFØ har omfattende veiledningsvirksomhet som er rettet mot alle offentlige oppdragsgivere. De har jevnlig kontakt med oppdragsgivere og tilpasser sin veiledning til både behovet hos oppdragsgiverne og tilbudet fra andre aktører. Som del av det grønne kompetanseløftet har DFØ styrket og utviklet veiledningen innen grønne anskaffelser vesentlig de siste årene. DFØ skal bidra til å bygge kompetansen om klima- og miljøvennlige innkjøp hos innkjøperne. For å styrke offentlige anskaffelser som virkemiddel for grønn omstilling, er DFØs innsats på området styrket med 10 mill. kroner i 2024, jf. omtale under kap. 1605, post 01 i Finansdepartementets budsjettproposisjon. Tiltaket skal sette DFØ bedre i stand til å støtte og veilede innkjøperne til å etterspørre grønne, innovative løsninger. Styrket bistand fra DFØ vil øke oppdragsgivernes innkjøpskompetanse og forsterke offentlige virksomheters evne til å minimere miljøbelastning og fremme klimavennlige løsninger.

Transport er en av DFØs prioriterte innkjøpskategorier, som de har en rekke kompetansetiltak knyttet til. Transport er også blant kategoriene DFØ får flest henvendelser om gjennom sparretelefonen. DFØ har også utviklet et styringsverktøy "Bilparkdata" hvor offentlige virksomheter får oversikt over sin egen bilpark, og kan planlegge innfasing av nullutslippskjøretøy m.m.

Gjennom DFØs kriterieveiviser, sparretelefontjeneste og øvrige kompetansetilbud, har kommuner, fylkeskommuner og statlige virksomheter god tilgang til kompetanseheving og bistand for å gjennomføre offentlige transportanskaffelser.

3. «Stortinget ber regjeringen utrede potensialet i Norge for gjenbruk av kasserte elbilbatterier samt økonomiske insentiver for at bedrifter eller husholdninger kan ta slike batterier i bruk.»

Elbilpolitikken i Norge har ført til en rask omstilling til elektriske kjøretøy. Når disse blir kassert får vi store mengder brukte elbilbatterier som kan samles inn til ombruk og materialgjenvinning. Vi vil derfor være et av de første markedene med god tilgang på batterier. Dette gir attraktive muligheter for innovasjon og verdiskapning i Norge.

Regjeringen kom i 2022 med Norges første batteristrategi, hvor vi peker på at ombruk er en viktig satsing, sammen med materialgjenvinning og forskning og utvikling av nye og mer miljøvennlige batteriteknologier, som kan fremstilles med lavere energiforbruk.

Jeg er kjent med flere initiativer som satser på ombruk, i regi av enkeltvirksomheter, klynger og regionale samarbeid. Etter min oppfatning er det ikke tvil om at potensialet i dette markedet er stort og at det vil bidra til grønn verdiskapning, samtidig som det bidrar til å redusere negative effekter på klima og miljø og sikrer at ressursene utnyttes lengst og best mulig.

4. «Stortinget ber regjeringen utrede hvordan uavhengige sertifisører eller andre ordninger kan bidra til trygg bruk av brukte (likeverdige) bildeler, inkludert gjenbruk av batterier.»

I en verden med stadig større ressursforbruk og avfallsutfordringer er gjenbruk og sirkularitet viktig. Bilproduksjon bruker mye ressurser og sirkularitet er viktig for bildeler generelt og batterier spesielt.

EU jobber grundig og systematisk med å utvikle regelverk for sirkularitet, både for biler generelt (End-of-Life Vehicle, som er foreslått erstattet av en ny forordning for hele verdikjeden for kjøretøy) og for batterier spesielt (batteriforordningen). Dette er regelverk som kommer som forordninger og blir med all sannsynlighet et regelverk som vil innlemmes i norsk rett, mer eller mindre ordrett.

5. «Stortinget ber regjeringen sikre at den pågående utredningen om momsfristak for brukthandel og reparasjon skal inkludere en vurdering av bilreparasjon og brukte (likeverdige) bildeler.»

Det pågår ingen særskilt utredning om fritak for merverdiavgift for brukthandel og reparasjon. Regjeringen har satt ned en ekspertgruppe som skal gjøre en helhetlig utredning av hvilke virkemidler som kan fremme en mer sirkulær økonomi. Utredningen skal inkludere vurderinger av og eventuelle forslag til endringer i skatte- og avgiftssystemet. Mandatet er ikke avgrenset mot å vurdere reglene for merverdiavgift på reparasjoner av biler eller brukte bildeler, og utvalget står dermed fritt til å vurdere tiltak på disse områdene.

Imidlertid har EU-kommisjonens forslag til ny kjøretøyforordning krav om at landene skal komme med insentiver for å øke ombruk av brukte bildeler og komponenter. Det er gitt nasjonalt handlingsrom for valg av virkemidler. Kommisjonen foreslår at insentivene skal innføres innen 3 år etter ikrafttredelse. Om EU vedtar et slikt krav til insentiver for økt bruk av brukte deler, betyr det at Norge må utrede og innføre effektive og hensiktsmessige virkemidler.

6. «Stortinget ber regjeringen utrede en endring av engangsavgiften for nullutslippsbiler, som sikrer at CO2-komponenten vektet etter utslipp i bilens produksjonsfase.»

For kjøretøy med forbrenningsmotor beregnes engangsavgiften på bakgrunn av vekt, samt utslipp av NOX og CO2. I 2023 ble det innført en ny vekt-komponent i engangsavgiften for personbiler, som også omfatter elektriske kjøretøy.

En avgift basert på tekniske kriterier forutsetter at de aktuelle grunnlagsdataene er fastsatt etter et standardisert system og at dataene er tilgjengelige for avgiftsmyndighetene. For engangsavgiften skjer dette gjennom opplysninger som hentes fra Kjøretøyregisteret, og som igjen er basert på kjøretøyenes typegodkjenning og samsvarssertifikater.

For personbiler og varebiler er det innført internasjonale regler for måling av CO2 -utslipp - Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP). Gjennom forordning 2018/1832 (EU) er slik måling obligatorisk for alle nye serieproduserte lette kjøretøy som omsettes i EU/EØS området. Testingen gjennomføres av uavhengige sertifiserte laboratorier. De målte CO2 -verdiene vil fremgå av typegodkjenning/samsvarssertifikat, og legges inn i Kjøretøyregisteret.

Life Cycle Assessment (LCA) er en standard for måling av miljøavtrykket for produkter gjennom hele livsløpet. Dette er primært et verktøy som de ulike aktørene kan benytte for å kvantifisere de enkelte elementene og det samlede miljøavtrykket. Systemet kan ikke sammenlignes med systemet for måling av CO2-utslipp etter WLTP.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen