



## STORTINGET

# Innst. 69 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget  
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:153 S (2023–2024)

**Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Lan Marie Nguyen Berg og Une Bastholm om å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet**

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- 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 CO<sub>2</sub>-avtrykk gjennom livsløpet, i tillegg til andre miljø- og bærekrafthensyn.
- 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.
- 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.
- Stortinget ber regjeringen utrede hvordan uavhengige sertifisører eller andre ordninger kan bidra til trygg bruk av brukte (likeverdige) bildeler, inkludert gjenbruk av batterier.

- Stortinget ber regjeringen sikre at den pågående utredningen om momsfristak for brukthandel og reparasjon skal inkludere en vurdering av bilreparasjon og brukte (likeverdige) bildeler.
- Stortinget ber regjeringen utrede en endring av engangsavgiften for nullutslippsbiler, som sikrer at CO<sub>2</sub>-komponenten vektet etter utslipp i bilens produksjonsfase.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

## Komiteens behandling

Klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen har uttalt seg om saken i brev til komiteen datert 13. mai 2024. Uttalelsen er vedlagt denne innstillingen. Komiteen inviterte til skriftlig høring i saken, hvor det kom inn fire innspill fra organisasjoner og enkeltindivider. Høringsinnspillene er tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Mani Hussaini, lederen Ingvild Kjerkol, Stein Erik Lauvås, Linda Monsen Merkesdal og Sigurd Kvammen Rafaelsen, fra Høyre, Jan Tore Sanner, Bård Ludvig Thorheim, Ove Trellevik og Mathilde Tybring-Gjedde, fra Senterpartiet, Aleksander Øren Heen, Gro-Anita Mykjåland og Hans Inge Myrvold, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Marius Arion

Nilsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Venstre, Ola Elvestuen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til Representantforslag 8:153 S (2023–2024) der det fremmes en rekke forslag som omhandler å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet.

Komiteen viser til at Stortinget ved behandlingen av Nasjonal transportplan (2018–2019), Innst. 460 S (2016–2017), jf. Meld. St. 33 (2016–2017), sluttet seg til målet om at alle nye personbiler, lette varebiler og nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy innen 2025.

Komiteen viser til at Stortinget har vedtatt flere klimamål hvor formålet er at man nasjonalt skal oppnå landets klimamål og Norges internasjonale klimapliktelser. En omstilling til nullutslippsløsninger i kjøretøy er ett av dem.

Komiteen viser til at man i dag bruker naturressursene mye raskere enn naturen klarer å erstatte dem. I en sirkulær økonomi må ressursene brukes om igjen, og produktene må utformes slik at de varer så lenge som mulig og kan repareres, oppgraderes og i større grad brukes om igjen. I en sirkulær økonomi er det også et mål at minst mulig av ressursene ender som avfall. Komiteen viser til Skatteutvalgets utredning (NOU 2022: 20 Et helhetlig skattesystem) som framhever at sirkulær økonomi fremdeles er et relativt nytt felt innenfor økonomifaget. Skatteutvalget mener det er et stort kunnskapsbehov og anbefaler at det gjennomføres en bred utredning av tiltak for å fremme sirkulære aktiviteter og at tiltak på skatte- og avgiftssiden bør vurderes opp mot andre tiltak, herunder direkte reguleringer og informasjonstiltak. Også Klimautvalget (NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050) peker på at all politikk fremover må ta utgangspunkt i at alle ressurser er knappe.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at regjeringen har satt ned en ekspertgruppe som skal se på tiltak som kan bidra til bedre utnyttelse av fornybare og ikke-fornybare ressurser, bærekraftig produksjon og forbruk og økt verdiskaping. Ekspertgruppen skal gjøre en helhetlig utredning av virkemidler som kan fremme sirkulære aktiviteter som gir bedre utnyttelse av fornybare og ikke-fornybare ressurser, bærekraftig produksjon og forbruk og økt verdiskaping innenfor alle sektorer. Det innebærer å identifisere hvilke virkemidler som er samfunnsøkonomisk lønnsomme og med bakgrunn i dette foreslå eventuelle endringer i dagens virkemiddelbruk (regulatoriske, økonomiske og informative). Utredningen skal inkludere vurderinger av og eventuelle forslag til endringer i skatte- og avgiftssystemet. Ekspertgruppen skal levere en samlet rapport og anbefaling innen april 2025.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter intensjonen bak forslaget om å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet. Disse medlemmer vil støtte forslag 3 fremmet i Dokument 8:153 S (2023–2024), men mener at de øvrige forslagene bør vurderes i en større sammenheng. Det vises til behandlingen av Dokument 8:176 S (2023–2024) om en reell handlingsplan for sirkulær økonomi og Meld. St. 35 (2023–2024) Bærekraftig bruk og bevaring av natur.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har merket seg at det fra 1. januar 2024 ble innført et krav om at klima- og miljøhensyn skal vektas med minst 30 pst. i offentlige anskaffelser. For at alle kommuner over hele landet skal klare å stille miljøkrav og sikre at kontraktene følges opp, er det behov for styrking av regional kompetanse og kapasitet på miljøinnkjøp, slik for eksempel Klima Østfold har hatt stor suksess med.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«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.»

Disse medlemmer viser til at det i dag er hindringer mot å bruke brukte deler i reparasjon av biler, spesielt i de fem første leveårene til en bil. Dette problemet fikk stor oppmerksomhet etter programserien «Sløsesjokket» (NRK 2021), som viste at mange nesten helt nye biler ble kondemnert fordi reparasjon ikke lønte seg.

Disse medlemmer har registrert at det inntil nylig har vært krav om bruk av helt nye deler i reparasjon for å beholde nybilgarantien. Nye bildeler er svært dyre, og konsekvensen av kravet om nye deler er at mange nesten nye elbiler har blitt kondemnert i stedet for å bli reparert. Men nybilgarantien er i endring, og noen forsikringsselskaper har nå begynt å ta risikoen med å bevare nybilgarantien ved bruk av brukte deler.

Disse medlemmer viser til at det er satt i gang arbeid med mer systematisk kvalitetssikring av brukte deler. Men det er viktig å videreutvikle bransjesamarbeidet, særlig for batterier og andre større høyspenningskomponenter som ombordladere, omformere og elmotorer, for å gjøre gjenbruk både mulig og attraktivt. Det er behov for å sikre trygghet om reparerte delers kvalitet for å sikre gjenbruk. Dette kan løses gjennom en sertifiseringsordning med sertifiserer som kan vurdere videre bruk av brukte høyspenningskomponenter. Det trengs også en felles plattform for omsetning av ødelagte og reparerte deler som sikrer transparens, bygger et fungeren-

de marked og kan rapportere på reduksjon av klimagassutslipp.

Disse medlemmer mener det er viktig å få på plass et system for kvalitetssikring av brukte og reparerte bildeler. Nye, dyre deler øker kostnaden på reparasjonen, som igjen øker sjansen for miljøbelastende kondemnering av brukbare biler.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteen fremmer følgende forslag:

«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.»

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

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter ønsket om mer gjenbruk samt reparasjon. Gjenbruk og reparasjon spiller en sentral rolle i arbeidet med å forlenge livsløpet til blant annet forbruksvarer, samt arbeidet mot forsøpling. Disse medlemmer mener det er positivt å oppfordre til reparasjon og gjenbruk der det er både forsvarlig og mulig, men mener samtidig at statlige økonomiske insentiver ikke er korrekt bruk av skattebetalernes penger. Det er viktigere å sikre folk stabile og trygge økonomiske rammer, eksempelvis gjennom skattelette, som vil gjøre det mulig for folk å kjøpe reparasjonstjenester.

Disse medlemmer har tidligere uttrykt opposisjon mot målet om at nye personbiler samt lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2025. Disse medlemmer påpeker at dette innebærer en stor inngripen i manges liv og økonomi. Disse medlemmer fastholder at det bør være færre og lavere avgifter relatert til kjøp og bruk av bil, uavhengig av om bilen har forbrenningsmotor, elektrisk motor eller brenselcelle. Et eksempel på dette er engangsavgiften som disse medlemmer ønsker å redusere, med mål om å fjerne helt.

Disse medlemmer viser til forskriftsendringen om offentlige anskaffelser som trådte i kraft 1. januar 2024. Nytt krav om at klima- og miljøhensyn skal vektes 30 pst. vil innebære mer krevende anskaffelsesprosesser for det offentlige og særlig for kommuner. Disse med-

lemmer frykter at dette vil fortsette å medføre økte utgifter for kommunal sektor, som allerede har store økonomiske utfordringer. Videre mener disse medlemmer at krav om EUs standard for livssyklusanalyse (LCA) i offentlige anskaffelser vil medføre en enda tyngre byrde for kommuner, samt medføre at flere skattekroner går til byråkratiske anskaffelsesprosesser i stedet for til bedre tjenestetilbud.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne viser til at Stortinget har sluttet seg til målet om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Å nå dette målet er, i likhet med mye annen klimapolitikk, avgjørende for å nå Norges klimamål. Samtidig er det ikke bare ved bruk, men også under produksjon, at utslippene fra personbiler oppstår.

Disse medlemmer har merket seg at Norge har ledet an internasjonalt i omstillingen til en utslippsfri personbilpark. Nå er det nødvendig at miljøperspektivet for elbiler utvides til hele verdikjeden, med tiltak som også reduserer utslipp fra produksjonsfasen, og som reduserer utslipp gjennom å fremme reparasjon og gjenbruk og forlenge bilenes levetid.

Disse medlemmer viser til at kollektivselskapet Ruter har vært en pådriver for å redusere utslipp fra produksjonen av elektriske busser ved å stille krav til anbudene om miljødokumentasjon fra produksjon. Hittil har det vært dårlig tilgang på sammenlignbare data for utslipp fra produksjonen, men EU innfører nå ny politikk som vil gjøre det lettere for innkjøpere å sammenligne produksjonsutslipp framover. Det innføres obligatorisk CO<sub>2</sub>-sertifikat for alle batterier fra 2025, med egne bestemmelser for batterier i store og små kjøretøy og maskiner.

Disse medlemmer har merket seg at det også innføres en felles livssyklusanalyse-standard (LCA) for personbiler og lette varebiler som settes på markedet i EU fra 2025, som blant annet vil vise bilenes produksjonsutslipp. Standarden blir i første omgang frivillig å bruke, men den kan brukes i anbudprosesser, og den vil gjøre det mulig for innkjøpere å sammenligne utslippstall og premiere produsenter med lave produksjonsutslipp.

Disse medlemmer viser til at strenge miljøkrav i verdikjeden vil gi produsenter med lavere utslipp fra produksjon og materialer en fordel i konkurransen. Strengere miljøkrav vil kunne favorisere produsenter av stål, aluminium, batterier, grafen til batterier og plast, samt ferrolegeringsindustri og sirkulær gruvevirksomhet med lave utslipp, både i Norge og utlandet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti mener at det

bør opprettes en regional kompetanseordning for miljøinnkjøp, for eksempel i regi av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ).

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«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 CO<sub>2</sub>-avtrykk gjennom livsløpet, i tillegg til andre miljø- og bærekrafthensyn.»

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at engangavgiften for bilkjøp i hovedsak er knyttet til bilens utslipp og vekt. Den vil derfor falle bort, med unntak av den nylig innførte vektavgiften på elkjøretøy, når alle biler som selges er utslippsfrie. Dette medlem mener at staten fortsatt bør kreve engangavgift for personbiler, både for å sikre inntekter og for å gi andre transportmidler og bildeling en fordel. Men fordi en stadig større andel av bilparken består av nullutslippsbiler, og fordi en klar overvekt av nye biler som selges er nullutslippsbiler, mener dette medlem at det bør utredes hvordan engangavgiften også kan bidra til reduksjon av utslipp fra produksjonen. Dette vil være mulig etter at EUs standard for livssyklusanalyser (LCA) for biler innføres fra 2025.

Når det gjelder fossilbiler, mener komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne at CO<sub>2</sub>-utslipp i bruksfasen fremdeles må vektet tyngst.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en endring av engangavgiften for nullutslippsbiler, som sikrer at CO<sub>2</sub>-komponenten vektet etter utslipp i bilens produksjonsfase.»

## Forslag fra mindretall

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti:**

*Forslag 1*

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.

*Forslag 2*

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

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne:**

*Forslag 3*

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

**Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:**

*Forslag 4*

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 CO<sub>2</sub>-avtrykk gjennom livsløpet, i tillegg til andre miljø- og bærekrafthensyn.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen utrede en endring av engangavgiften for nullutslippsbiler, som sikrer at CO<sub>2</sub>-komponenten vektet etter utslipp i bilens produksjonsfase.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

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.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 26. november 2024

**Ingvild Kjerkol**

leder

**Linda Monsen Merkesdal**

ordfører



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 CO<sub>2</sub>-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 moms fritak 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