



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2531-

23. desember 2024

Dokument 8:31 S (2024-2025) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Silje Hjemdal, Dagfinn Henrik Olsen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen, om fritt valg av kjøretøy og kjøretøyberedskap

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Silje Hjemdal, Dagfinn Henrik Olsen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om å **1. legge til rette for fortsatt nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler også etter 2025, 2. oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport og 3. stille beredskapskrav til fylkeskommunene ved tilrettelegging av kollektivtransporten, for blant annet å unngå bestemmelser om teknologimonopol for drosjevirkosomhet.** Forslaget ble sendt til Samferdselsdepartementet 6. desember 2024, og har vært sendt til Statens vegvesen for vurdering.

1. Legge til rette for fortsatt nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler også etter 2025

Regjeringen har aldri foreslått noe forbud mot nye fossildrevne biler etter 2025. Overgang til nullutslippstransport er imidlertid et helt sentralt tiltak for å kutte klimagassutslipp. I Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33, 2016-2017) ble det fastsatt en rekke måltall for nullutslippskjøretøy. Disse måltallene er videreført i Nasjonal transportplan 2025-2036 (Meld. St. 14, 2023-2024). Et av måltallene går ut på at alle nye personbiler og lette varebiler som selges i 2025 skal være nullutslippskjøretøy. Til grunn for måltallene ligger en forventning om forbedring av teknologisk modenhet, slik at nullutslippsløsninger blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger. I 2024 er 88 pst. av alle nye personbiler nullutslipp og det er til dels høye andeler nullutslippskjøretøy i andre kjøretøykategorier. I hurtaldsplattformen har regjeringen varslet at den vil gjøre det attraktivt å velge nullutslippskjøretøy og at nullutslippskjøretøy opprettholder sin konkurransefordel mot bensin- og dieselkjøretøy.

2. Oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport har som formål å fremme nullutslippsløsninger i veitransporten. Dette gjøres gjennom å stille miljøkrav ved offentlige anskaffelser, avgrenset til forskriftens virkeområde. Dette betyr at forskriften ikke omfatter kjøretøy hovedsakelig bygget for Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi. Også andre typer er unntatt, deriblant kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne. Forskriften omfatter blant annet krav til kjøretøy som benyttes i hjemmetjenesten.

For personbiler finnes det nå mange gode alternativ med batterielektrisk drivlinje. Noen av disse bilene har firehjulstrekk og god varmepumpe. Noen av disse bilene kan hurtiglades på høy effekt om det er behov for det. Disse kan være kostbare, og i kommuner og virksomheter med et begrenset budsjett kan slike modeller være utenfor rekkevidde. Offentlig oppdragsgiver og operatør og deres underleverandører kan fravike miljøkrav dersom primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslipp, eller det ikke er tilstrekkelig ladeinfrastruktur.

Det har vært enkelte oppstartsproblemer knyttet til overgangen til fossilfri transport som noen kalde vinterdager viste oss i fjor. Statens vegvesen vurderer dog at det ikke er slik at diesel har tekniske egenskaper som gjør den bedre i stand til å opprettholde regularitet på sikt. Det forventes at elektriske drivlinjer vil oppnå like stor driftsstabilitet som diesel, når læringseffekten tas opp i hele verdikjeden, fra kjøretøyprodusenter og vedlikeholdsorganisasjoner til innkjøpere og sjåførere.

Jeg kan ikke se at det er grunn til å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport.

3. Stille beredskapskrav til fylkeskommunene ved tilrettelegging av kollektivtransporten, for blant annet å unngå bestemmelser om teknologimonopol for drosjevirkosomhet

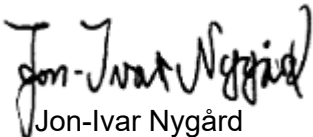
Regjeringen gir nasjonale rammer og forskriftskrav til kollektivtransporten, mens fylkeskommunen har ansvar for utforming av tilbudet, krav til materiellet og driften av kollektivtransporttilbudet innenfor sine respektive områder. Fylkeskommunen har også ansvar for drosjetilbudet i enkeltturmarkedet, og virkemiddel for å ivareta dette ansvaret. Videre har fylkeskommunen hjemmel i yrkestransportloven til å stille miljøkrav til drosjevirkosomhet innenfor en eller flere kommuner i fylket. Ved vedtak om å stille slike miljøkrav skal fylkeskommunen gi løyvehaverne en frist på minst 4 år for å oppfylle kravene.

Når det gjelder beredskapskrav, kan regjeringen stille overordnede krav til fylkeskommunene for å sikre at kollektivtransporten er robust og i stand til å håndtere ulike utfordringer, inkludert teknologiske endringer og behovet for å unngå teknologimonopol. Slike krav kan bidra til å sikre at kollektivtransporten er tilgjengelig, pålitelig og tilpasset brukernes behov, samtidig som de fremmer konkurranse og innovasjon i markedet.

Det er viktig at fylkeskommunene har fleksibilitet til å tilpasse kollektivtransporten til lokale forhold og behov, men innenfor de nasjonale rammene som er satt. Departementet mener fylkeskommunene har best grunnlag for å vurdere lokale forhold, og hvilke miljøkrav det er formålstjenelig å stille. Fylkeskommunen kan i denne vurderingen legge vekt på hensynet til beredskap.

Regjeringen vil fortsette å samarbeide med fylkeskommunene for å sikre at kollektivtransporten er effektiv, bærekraftig og i tråd med nasjonale målsettinger.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård