



STORTINGET

Innst. 138 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:31 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene 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

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 23. desember 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 8:31 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Silje Hjemdal, Dagfinn Henrik Olsen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om fritt valg av kjøretøy og kjøretøyberedskap.

Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev av 23. desember 2024. I brevet vises det til at forslagene ble sendt til Statens vegvesen den 6. desember 2024 for vurdering.

Komiteen merker seg at forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport har et avgrenset virkeområde. Forskriften omfatter ikke kjøretøy som hovedsakelig er bygget for Forsvaret. Forskriften gjelder heller ikke for kjøretøy til Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi. Det er også andre unn-

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen legge til rette for fortsatt nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler også etter 2025.
- Stortinget ber regjeringen oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport.
- Stortinget ber regjeringen stille beredskapskrav til fylkeskommunene ved tilretteleggingen av kollektivtransporten, for blant annet å unngå bestemmelser om teknologimonopol for drosjevirkosomhet.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

tak, deriblant kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til statsrådets svarbrev av 23. desember 2024 og vil understreke at overgang til nullutslippstransport er et helt sentralt tiltak for å kutte klimagassutslipp. Flertallet viser også til at det ikke foreligger noe forslag om å forby fossildrevne biler etter 2025.

Flertallet viser til at forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport er viktig for å fremme nullutslippsløsninger i veitransporten. Forskriften inneholder også en avgrensning ved at kjøretøy som hovedsakelig er bygget for Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen, ambulanse og politi, er unntatt.

Flertallet viser også til at forslag 2 i representantforslaget er nøyaktig og ordrett likelydende med forslag som Fremskrittspartiet fremmet i januar 2024 – Dokument 8:73 S (2023–2024). Forslaget fikk kun Fremskrittspartiets stemmer både ved komitébehandling og stortingsbehandling. Ved komitébehandlingen av forslaget uttrykte flertallet i Innst. 245 S (2023–2024):

«Det offentlige må ta en lederposisjon hvis man skal greie å omstille transportsektoren, og flertallet mener derfor at forskriften bør stå slik den er i sin nåværende form.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, mener adgangen fylkeskommunen har til å stille miljøkrav, er et viktig virkemiddel for å fremme omstilling og kutte utslipp i transportsektoren i tråd med vedtatte mål. Dette flertallet vil påpeke at lokale miljøkrav ikke bare handler om utslippsreduksjoner, men også er et viktig virkemiddel i arbeidet med å bedre luftkvaliteten i byene. Dette flertallet viser for øvrig til statsrådets svarbrev, hvor det påpekes at fylkeskommunen har anledning til å legge vekt på hensynet til beredskap i utformingen av miljøkrav og kollektivtransporten, og ser ikke behov for ytterligere statlige krav.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådets svarbrev av 23. desember 2024, der det bekreftes at det vil være tillatt med forskjellige drivlinjer i nybilmarkedet også i tiden som kommer. Disse medlemmer mener imidlertid at regjeringens kraftige avgiftsøkninger for bensin-, diesel- og hybridbiler har mange likhetstrekk med en forbudsregulering. Bilmodeller som tidligere var et godt alternativ for mange bilkjøpere, prises nå politisk ut av markedet og begrenser folks frihet og valgmuligheter. Disse medlemmer vil her vise til at særlig ladbare biler har fått ekstreme avgiftsøkninger i denne regjeringens

virketid. Dette er en uansvarlig avgiftspolitik som bidrar til et nybilmarked preget av teknologimonopol og forhindrer en sunn konkurranse mellom drivlinjer der alle kan ha sine fordeler fra et forbrukerperspektiv. Regjeringens avgiftspolitik gjør det norske nybilmarkedet fattigere og tvinger mange bilkjøpere til brukmarkedet dersom man ikke kan akseptere dagens elbilers bruksbegrensninger når det gjelder rekkevidde og ladetid. Disse medlemmer mener at folk selv skal ha frihet til å velge kjøretøy og drivlinje etter eget behov, og at dette ikke skal bestemmes av politikere og byråkrater.

Disse medlemmer viser til at den sikkerhetspolitiske situasjonen gjør at det nå er mer oppmerksomhet rundt samfunnets beredskap. Regjeringen har denne sesjonen lagt frem Meld. St. 9 (2024–2025) Totalberedskapsmeldingen. Disse medlemmer mener at en mangel i meldingen er sviktende omtale av kjøretøyberedskap. Det er eksempelvis umulig å evakuere befolkning med tog og buss på strøm når strømmettet er slått ut. Regjeringen gjennomfører en ukritisk elektrifisering av den norske transportsektoren, og disse medlemmer mener det er manglende oppmerksomhet rundt negative utslag av et teknologimonopol. Innskrenket forbrukerfrihet, og beredskapselementet knyttet til å ha flere drivlinjer må hensyntas. Disse medlemmer mener at Forsvarets rekvisisjonsordning for blant annet kjøretøy er et praktisk eksempel på denne problemstillingen. Av 14 000 kjøretøy som nå blir rekvirert, er så godt som alle bensin-, diesel- eller hybridkjøretøy. Disse medlemmer mener det er grunn til å tro at dersom 2025-målsettingen om teknologimonopol får fortsette, kan det over tid bli vanskelig å finne kjøretøy med en drivlinje som er brukbare ved beredskapsbehov.

Disse medlemmer mener dette også gjør at de problematiske sidene ved forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse har fornyet interesse. Disse medlemmer har merket seg statsrådets svarbrev, der det fremkommer at kjøretøy bygget eksempelvis for Forsvaret, politi og brannvesen, ikke omfattes av kravene. Disse medlemmer mener imidlertid at kjøretøy som skal brukes eksempelvis til vann- og avløpstjenester og helse- og omsorgstjenester, også dekker tjenester som er del av samfunnets beredskap. Disse medlemmer mener at når hovedhensynet er å styrke samfunnets beredskap, så må bestemmelser som kan ha motsatt effekt, vike. Disse medlemmer mener at tilsvarende må gjelde for lokale bestemmelser om teknologimonopol i kollektivtrafikken.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for fortsatt nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler også etter 2025.»

«Stortinget ber regjeringen oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til vei-transport.»

«Stortinget ber regjeringen stille beredskapskrav til fylkeskommunene ved tilretteleggingen av kollektivtransporten, for blant annet å unngå bestemmelser om teknologimonopol for drosjevirksomhet.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge til rette for fortsatt nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler også etter 2025.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til vei-transport.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen stille beredskapskrav til fylkeskommunene ved tilretteleggingen av kollektivtransporten, for blant annet å unngå bestemmelser om teknologimonopol for drosjevirksomhet.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:31 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene 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 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. februar 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører



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

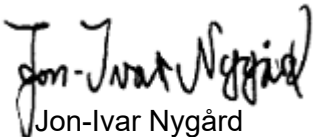
Regjeringen gir nasjonale rammer og forskriftskrav til kollektivtransporten, mens fylkeskommunen har ansvar for utforming av tilbudet, krav til materiellet og driften av kollektivtransporttilbudet innenfor sine respektive områder. Fylkeskommunen har også ansvar for drosjetilbudet i enkeltturmarkedet, 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

