



STORTINGET

Innst. 236 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:81 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Grete Wold, Marian Hussein og Mona Fagerås om innføring av nullutslippssoner

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig legge frem et lovforslag som gir kommunene myndighet til å etablere nullutslippssoner der de ønsker det.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget. Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslaget i brev av 3. mars 2025. 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 81 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Grete Wold, Marian Hussein og Mona Fagerås om innføring av nullutslippssoner.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne peker på at veitrafikken utgjør en betydelig andel av klimagassutslippene i storbyene, og at nullutslippssoner kan være et viktig virkemiddel både for å redusere lokal forurensning og for å øke andelen elektriske varebiler og lastebiler. Komiteen merker seg videre at flere kommuner har etterspurt muligheten til å innføre slike soner, og at forslagsstillerne mener dette bør være en lokal beslutning uten statlig hindring.

Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev av 3. mars 2025 og at Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å sette i gang et lov- og forskriftsarbeid for å gi kommunene mulighet til å etablere nullutslippssoner. Det tas sikte på at et lovforslag kan sendes på offentlig høring så raskt som mulig. Komiteen merker seg at statsråden definerer en nullutslippssone som

«et avgrenset område der tilgangen reserveres for nullutslippskjøretøy. Det vil, med eventuelle unntak, være forbudt med ferdsel på vei med fossildrevne kjøretøy».

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Norge gjennom Parisavtalen har tatt på seg en forpliktelse til å redusere

utslippene av klimagasser med minst 55 pst. innen 2030 sammenlignet med nivået i 1990. Flertallet ser at ulike lokale tiltak kan bidra til en slik måloppnåelse, og at lokale klimatiltak også kan gi positive virkninger for nærmiljøet.

Flertallet viser til at hensikten med kommunale nullutslippssoner er å redusere klimagassutslipp fra vei-trafikken lokalt og i tillegg bidra til en raskere omstilling av bilparken. Flertallet vil understreke at det er kommunene selv som eventuelt vil kunne etablere lokale nullutslippssoner, noe som vil bidra til å styrke det kommunale selvstyret. Flertallet stiller seg derfor bak intensjonen i forslaget.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet mener at forslaget om nullutslippssoner er nok et eksempel på symbolsk klimapolitikk som først og fremst rammer fremkommelighet og folks transporthverdag, men har liten betydning for de totale utslippene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke blir gitt myndighet til å kunne innføre nullutslippssoner lokalt.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at regjeringen vil gi Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide og sende på høring et forslag til lov og forskrift som gir kommunene myndighet til å etablere nullutslippssoner. Slike soner er et virkemiddel som kan bidra til utslippskutt og fremme overgangen til nullutslippsløsninger. Gitt utviklingen i elbilsalget og ulempene en nullutslippssone kan medføre for personer som ikke har gått over til elbil, mener disse medlemmer dette spesielt bør være et virkemiddel overfor vare- og næringstransporten, der elektrifiseringen ikke er kommet like langt som for personbiler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet konstaterer at kommunene i dag ikke har et lovmessig hjemmelsgrunnlag til å etablere slike nullutslippssoner. Disse medlemmer viser til statsrådens svarbrev, hvor det går fram at regjeringen har startet et lov- og forskriftsarbeid som sørger for å få dette på plass, og at et lovforslag skal sendes på høring så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre understreker også at tiltaket ikke kan innføres på gjennomfartsveier, og at det må tas høyde for at beboerne får en rimelig tid til å tilpasse seg.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at nullutslippssoner vil ha liten klimateffekt, og at utestenging av enkelte typer kjøretøy vil innebære

en forskjellsbehandling av folk. I 2024 var nesten 90 pst. av nybilsalget i Norge elektriske biler, og disse medlemmer mener at dette tydelig viser at nullutslippssoner ikke vil ha en effekt på omstillingen av bilparken i Norge. Disse medlemmer merker seg argumentasjonen om bedring av luftkvaliteten i byene, men minner om at kommunene allerede har hjemmel til å avgrense biltrafikken der det er nødvendig. Disse medlemmer mener derfor at nullutslippssoner er symbolpolitikk som har lite for seg ut over å gjøre forskjell på folk og straffe de som enten velger å bruke en diesel- eller bensinbil ut levetiden, eller som ikke har råd til å kjøpe seg fossilfri bil.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at nullutslippssoner er et angrep på bevegelsesfriheten, og at det er uholdbart at kjøretøy som er offentlig godkjent, skal kunne stenges ute av definerte deler av veisystemet av lokale myndigheter.

Disse medlemmer er imot målsettingen om et teknologimonopol i kjøretøysektoren og vil legge til rette for teknologikonkurranse og et mangfold av kjøretøyteknologi. Disse medlemmer mener dette er viktig både av hensyn til forbrukernes valgfrihet og av beredskapsgrunner.

Disse medlemmer ser med bekymring på at statsråden varsler at regjeringen nå vil åpne for slik lokal forbudsregulering. Disse medlemmer vil også bemerke at forslagsstillerne og regjeringen med nullutslippssoner vil innføre et nytt klasseskille på offentlig vei. Folk som har råd til ny eller nyere elbil, vil ha full tilgang til veinettet, mens størstedelen av befolkningen, som fortsatt kjører bensin-, diesel- eller hybridbil, vil kunne stenges ute.

Disse medlemmer mener at en slik utvikling for transportpolitikken er uholdbar. Lokale myndigheter skal ikke ha myndighet til å stenge store deler av bilparken ute av definerte deler av veinettet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at trafikk i de store byene skaper støv, støy og store klimagassutslipp. I Oslo utgjør vei-trafikken eksempelvis mer enn 50 pst. av utslippene. Disse medlemmer viser til at mange kommuner ønsker å bidra til å nå klimamålene og bekjempe lokal forurensning, og at flere har bedt om myndighet til å innføre nullutslippssoner, men forhindres fra å gjøre det slik dagens regelverk er innrettet.

Disse medlemmer vil påpeke at formålet med nullutslippssoner er å redusere klimagassutslipp og luftforurensning i byene, noe som kan bidra til lavere utslipp og bedre folkehelse. Disse medlemmer mener at nullutslippssoner kan være et godt virkemiddel i så måte, at kommunene er best egnet til å definere hvor og

hvordan nullutslippssoner bør innrettes, og at dette ikke bør være noe staten hindrer dem fra å gjøre.

Disse medlemmer vil vise til at flere aktører i næringslivet også har tatt til orde for innføring av nullutslippssoner, da det er et virkemiddel som også kan bidra til å fremme overgangen til nullutslippsløsninger i varetransporten. Disse medlemmer vil vise til at selv om nybilsalget av personbiler nærmer seg 100 pst. elektrisk, ligger vi langt bak målene Stortinget har fastsatt for elektriske varebiler og lastebiler, og at nullutslippssoner for varetransporten kan bidra positivt. Disse medlemmer mener at det i arbeidet med lovforslaget bør legges til grunn at kommunene kan definere soner som bare gjelder varetransporten, dersom de ønsker det.

Disse medlemmer har registrert bekymringer for at en nullutslippssone skal slå ut negativt ut for enkelte grupper. Disse medlemmer mener at nullutslippssoner som gjelder personbiler i områder som mangler et godt og rimelig kollektivtransporttilbud, vil være mindre aktuelt, og at det i enkelte byer kan være mest aktuelt å innføre en nullutslippssone som kun gjelder vare- og nyttetransport. Disse medlemmer mener at det er kommunene selv som er best egnet til å vurdere hva slags type nullutslippssone som best balanser de lokale hensynene. I lokale høringsprosesser vil kommunene, lokalt næringsliv og andre interessenter kunne finne felles gode løsninger på utforming av sonen. Disse medlemmer har tiltro til at kommunene i dialog med berørte aktører vil finne gode løsninger. Disse medlemmer undrer seg derfor over at partier som på andre saksområder tar til orde for økt lokalt selvstyre, ikke ønsker det når det gjelder et tiltak som flere kommuner ber om å få i verktøykassen sin for å kunne redusere lokal luftforurensning.

Disse medlemmer mener at muligheten til å innføre nullutslippssoner ikke bør begrenses til kommunale veier, og at det bør tilrettelegges for at kommunen i dialog med fylke og stat kan innføre nullutslippssoner i områder med fylkeskommunal og statlig vei dersom det er hensiktsmessig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig legge frem et lovforslag for Stortinget som gir kommunene myndighet til å etablere nullutslippssoner der de ønsker det, hvor kommunene får rom til lokalt å definere

hvor, hvordan og hvem som omfattes av en slik ordning.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er glad for at regjeringen, i etterkant av at forslaget fra representanter fra Sosialistisk Venstreparti ble fremmet, har sagt at Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å sette i gang et lov- og forskriftsarbeid for å gi kommunene mulighet til å etablere nullutslippssoner. Dette medlem vil understreke behovet for snarlig å få sendt forslaget på høring, slik at det kan komme til Stortinget for behandling så snart som mulig.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke blir gitt myndighet til å kunne innføre nullutslippssoner lokalt.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig legge frem et lovforslag for Stortinget som gir kommunene myndighet til å etablere nullutslippssoner der de ønsker det, hvor kommunene får rom til lokalt å definere hvor, hvordan og hvem som omfattes av en slik ordning.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet.

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

vedtak:

Dokument 8:81 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Grete Wold, Marian Hussein og Mona Fagerås om innføring av nullutslippssoner – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. april 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

André N. Skjelstad

ordfører



Statsråden

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Deres ref

Vår ref

Dato

25/1227-

3. mars 2025

Svar på dokument 8:81 S (2024-2025) - innføring av nullutslipps-sone

Jeg viser til brev datert 13. februar 2025 om Dokument 8:81 S (2024-2025) - innføring av nullutslippssoner. Brevet ble mottatt i Samferdselsdepartementet 17. februar 2025.

Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig legge frem et lovforslag som gir kommunene myndighet til å etablere nullutslippssoner der de ønsker det.»

Forslagsstillerne påpeker at nullutslippssoner kan være et viktig virkemiddel for å redusere lokal forurensing, og at kommuner bør få adgang til å bestemme hvor og hvordan nullutslippssoner kan benyttes lokalt.

Nullutslippssone defineres som et avgrenset område der tilgangen reserveres for nullutslippskjøretøy. Det vil, med eventuelle unntak, være forbudt med ferdsel på vei med fossildrevne kjøretøy. Statens vegvesen har i 2022 gjort et utredningsarbeid, der det konkluderes med at det må et lov- og forskriftsarbeid for at kommuner kan etablere og håndheve en ordning med nullutslippssoner. Så langt har man ikke gått videre med et slikt regelverksarbeid.

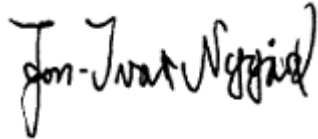
Det er en prioritering for regjeringen å gi byene nye verktøy for å kunne redusere utslipp. Kommuner har en sentral rolle for at vi skal klare å oppnå et lavutslippssamfunn, og det er viktig for regjeringen at kommunene har tilstrekkelig med virkemidler for å kunne drive en ambisiøs klimapolitikk. Nullutslippssone kan være et slikt virkemiddel.

Nullutslippssone er et virkemiddel som kan bidra til utslippskutt i transportsektoren ved at det fremmer overgang til nullutslippskjøretøy. Det er særlig et potensiale innenfor vare- og næringstransporten. I Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge – kunnskapsgrunnlag 2025», fremheves etablering av nullutslippssoner som et virkemiddel for nullutslippslastebiler

og et virkemiddel for at klimavennlig frakt blir det billigste alternativet for forbrukeren. En nullutslippssone vil kunne bidra til utslippskutt både innenfor og utenfor en eventuell sone.

Samferdselsdepartementet vil derfor gi Statens vegvesen i oppdrag om å sette i gang et lov- og forskriftsarbeid for å gi kommunene mulighet til å etablere nullutslippssoner. Det tas sikte på at et lovforslag kan sendes på offentlig høring så raskt som mulig.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

