



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/2267-

Dato
10. april 2025

**Dokument 8:141 S (2024–2025) om å oppheve klimasymbolske
reguleringer og standardkrav for anleggsbransjen**

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 31. mars 2025 med forslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Silje Hjemdal, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å oppheve klimasymbolske reguleringer og standardkrav for anleggsbransjen.

Det foreslås at Stortinget ber regjeringen

- 1. legge til grunn et fortsatt mangfold av kjøretøy og maskinteknologi i det norske markedet,**
- 2. fremme forslag om å redusere avgiftsnivået for anleggsdiesel og**
- 3. oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser.**

1. Et fortsatt mangfold av kjøretøy og maskinteknologi i det norske markedet

Overgang til nullutslippsteknologi er et helt sentralt tiltak for å kutte klimagassutslipp i tråd med de forpliktelsene Norge har under Paris-avtalen. For kjøretøy og maskiner til bruk på anleggsplassene ventes at det vil fortsette å være ulike maskiner i bruk i årene fremover. Forventede utslipp i årene fremover fra anleggsmaskiner går frem av figur 7.2 i Meld.t St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. *Traktorer og anleggsmaskiner* er forventet å ha en liten nedgang i utslipp frem mot 2035.

2. Redusere avgiftsnivået for anleggsdiesel

Anleggsdiesel var tidligere ilagt grunnavgift på mineralolje. Grunnavgiften ble avviklet med virkning fra 1. januar 2023. Siden 2023 har anleggsdiesel kun vært ilagt CO₂-avgift. Prising av utslipp gjennom klimaavgifter og deltakelse i EUs kvotesystem er det viktigste virkemiddelet i norsk klimapolitikk. En riktig utformet klimaavgift bør omfatte alle utslippskilder, både nasjonalt og globalt, med én felles sats. Det bidrar til å redusere

utslippene til lavest mulig kostnad for samfunnet. Anleggsdiesel er ilagt generell sats for CO₂-avgift, dvs. samme nivå som for veitrafikken. Generelt nivå for 2025 er 1 405 kr per tonn CO₂-ekvivalenter. I regjeringens klimastatus og -plan er det varslet en opptrapping av CO₂-avgiften til 2 400 2025-kroner i 2030. Regjeringens klimastatus og -plan viser hvor krevende det er å nå Norges forpliktelser til utslippskutt under Paris-avtalen. Jeg mener at en reduksjon i avgiftsnivået for klimagassutslipp fra anleggsdiesel ikke vil være riktig vei å gå og vil gjøre det enda vanskeligere å nå disse forpliktelsene.

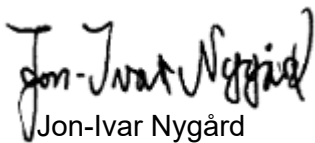
3. Oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser

Offentlige aktører står for en stor del av etterspørselen i anleggssektoren. Krav i offentlige anskaffelser kan derfor være et viktig virkemiddel for å kutte utslipp fra denne virksomheten. Klima- og miljøhensyn skal som hovedregel vektes 30 prosent i offentlige anskaffelser. Vekting erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen hvis det er klart at dette gir en bedre klima- og miljøeffekt.

Offentlige oppdragsgivere kjenner best egne behov. Derfor er det viktig at oppdragsgivere har fleksibilitet i sine anskaffelser, og selv kan bestemme hvordan det tas hensyn til klima og miljø. Reglene er derfor utformet slik at oppdragsgiver har en stor grad av skjønn knyttet til hvilke krav og kriterier som skal benyttes.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, DFØ, har omfattende veiledningsvirksomhet som er rettet mot alle offentlige oppdragsgivere. Direktoratet har jevnlig kontakt med oppdragsgivere og tilpasser sin veiledning til både behovet hos oppdragsgiverne og tilbudet fra andre aktører. DFØ skal bidra til å bygge kompetansen om klima- og miljøvennlige innkjøp hos innkjøperne. Formålet er blant annet å sikre at krav som stilles fører til reell klima- og miljøeffekt, og ikke innebærer uforholdsmessige kostnader eller begrensning av konkurransen.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård