



## STORTINGET

# Innst. 379 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:141 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Silje Hjemdal, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å oppheve klimasymbolske reguleringer og standardkrav for anleggsbransjen

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

## Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 10. april 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

## 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 141 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Silje Hjemdal, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å oppheve klimasymbolske reguleringer og standardkrav for anleggsbransjen. Komiteen merker seg at forslagsstillerne vil oppheve særskilte klimakrav i offentlige anskaffelser, redusere avgiftsnivået for anleggsdiesel og legge til rette for et mangfold av kjøretøy og maskineri i det norske markedet. Forslagsstillerne viser til at anleggsbransjen er berørt av kraftig kostnadsvekst, høye energipriser, økt næringsbeskatning og økte drivstoffkostnader, samtidig som miljøkrav i offentlige kontrakter stiller krav til en viss andel utslippsfrie anleggsmaskiner. Komiteen merker seg at forslagsstillerne mener dette er prisdrirende for offentlige anbud og at omstilling til nullutslippspark kan skape utfordringer for beredskap.

Komiteen viser til at det i den skriftlige høringen kom inn ett høringsinnspill fra Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA). I sitt høringssvar peker foreningen på at de indirekte utslippene i anleggssektoren knytter seg til bruk av materialer, kategorisert som indirekte utslipp. Komiteen merker seg at EBA ønsker at det i

arbeidet med å kutte utslipp av klimagasser skal skilles mellom direkte og indirekte CO<sub>2</sub>-utslipp og måles på begge, slik at det blir insentiver for å redusere utslipp også fra materialbruk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det offentlige kan spille en viktig rolle i å fremme klimavennlige løsninger gjennom offentlige innkjøp, og at tydeligere miljøkrav i offentlige anskaffelser kan bidra til innovasjon, teknologiutvikling og å fremme overgangen til nullutslippsløsninger. Dette har man sett eksempelvis med offentlige krav om nullutslipp for ferger.

Flertallet viser til at klimagassutslippene i bygg- og anleggssektoren må reduseres. Krav til nullutslippsmaskiner er en type krav innkjøpere kan stille, som er rettet mot direkte utslipp. Direkte CO<sub>2</sub>-utslipp utgjør imidlertid ifølge EBA en liten andel av de totale utslippene fra bygg- og anleggssektoren, mens indirekte utslipp utgjør over 70 pst. Det er dermed andre forhold enn anleggsmaskiner som er de største utslippskildene, og det er derfor mye å hente på å få ned CO<sub>2</sub>-utslippene fra blant annet materialer, massehåndtering og gjennomføringsmetoder.

Flertallet viser til at det er en relativt stor grad av fleksibilitet innen kontraktsregimet, samtidig viser en gjennomgang fra Riksrevisjonen at offentlig sektor ikke bruker innkjøpsmakten godt nok til å redusere klimagassutslipp. Flertallet mener at det bør vurderes hvordan de store utslippene fra bygg- og anleggsaktivitet kan adresseres, slik at man ikke ensidig ser på anleggsmaskiner som tiltaket som skal få ned klimagassutslippene. Materialer og massehåndtering må i større grad vektlegges når klimagassutslippene skal kalkuleres og rapporteres.

Flertallet mener samtidig at det ikke er noen motsetning mellom å se på krav som bidrar til å få ned de indirekte utslippene, og i tillegg krav til de direkte utslippene fra byggeplassene. I tillegg til å ta ned klimagassutslippene bidrar nullutslippskrav også til å redusere lokal luftforurensning, og flertallet mener derfor at denne typen krav også er viktig.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er enige i at klimakrav som stilles ved offentlige anskaffelser, kan slå svært uheldig ut. Disse medlemmer mener at det er en grunnleggende forutsetning for klimaomstillingen at tiltakene er proporsjonale og utformet på en måte som ikke svekker legitimiteten til omstillingen i befolkningen.

Disse medlemmer merker seg at prisstigningen innen bygg og anlegg er høyere enn den generelle prisstigningen for øvrig, og er bekymret for at prisøkningen i siste rekke vil gå ut over vanlige folk, spesielt de

med lave og vanlige inntekter. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev, der det framkommer at offentlige oppdragsgivere har mulighet til å utvise en stor grad av skjønn knyttet til krav og kriterier som skal benyttes ved anskaffelser. Disse medlemmer mener det er bra det finnes et handlingsrom i anskaffelsesregelverket, og forventer at det offentlige som oppdragsgiver benytter denne adgangen til å sikre at klimakravene er mest mulig kostnadseffektive.

Disse medlemmer viser videre til forskrift av 3. april 2025 om å begrense utslipp fra bygge- og anleggsplasser, der kommunene gis adgang til å påby bruk av nullutslippsløsninger og biogass på anleggsplasser. Med forskriften åpner regjeringen for å la kommunene pålegge privatpersoner, bedrifter, organisasjoner og staten selv svært store ekstrakostnader som kan få store konsekvenser for de som berøres. Ut over kostnadene, som til slutt tilfaller oppdragsgiver, skaper dette usikkerhet i næringen, som trenger forutsigbarhet i innretningen av kravene for å kunne omstille seg på en rasjonell måte. Disse medlemmer mener derfor at dette er nok et eksempel på symbolpolitikk som rammer vanlige folk, og som igjen svekker legitimiteten til klimaomstillingen. Disse medlemmer viser for øvrig til at Senterpartiet har foreslått å oppheve forskriften av 3. april 2025, jf. Dokument 8:195 S (2024–2025).

Disse medlemmer mener at det i et sikkerhets- og beredskapsperspektiv er nødvendig med en miks av ulike drivlinjer og energibærere også i den tunge maskinparken i Norge. I dag kan det fravikes krav om nullutslipp for kjøretøy med spesielle beredskapsfunksjoner i offentlige anskaffelser, men samme fleksibilitet utvises ofte ikke i offentlige anbud. Disse medlemmer mener det er nødvendig å legge til rette for en miks av ulike kjøretøy også innen den tunge maskinparken i Norge gjennom større fleksibilitet i miljøkravene i anbudene.

Disse medlemmer mener det er viktig å både redusere kostnader for næringen og samtidig stimulere til kostnadseffektive kutt i utslippene. Å lette avgiftstrykket på essensielle innsatsfaktorer som anleggsdiesel vil etter disse medlemmers syn være et godt grep for å redusere det samlede kostnadstrykket i så måte. Disse medlemmer viser videre til høringssvar fra EBA, der de redegjør for hvordan utslippene fra et anlegg fordeler seg gjennom hele verdikjeden. Disse medlemmer merker seg spesielt anslaget om at 70 pst. av utslippene kommer fra materialbruk, som igjen klassifiseres som «indirekte utslipp», en kategori som i dag ikke teller med i vurderingen av utslippskutt i offentlige anbud. Disse medlemmer mener i likhet med EBA at det vil være mer kostnadseffektivt å stimulere til kutt gjennom hele verdikjeden samlet, slik at man oppnår mest mulig utslippskutt for pengene. Disse medlemmer mener at slike grep også vil være med på å styrke legitimiteten til klimatiltakene.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ved klimakrav i offentlige anskaffelser etterspørres samlede utslippskutt, herunder både direkte og indirekte utslipp, slik at de mest kostnadseffektive tiltakene totalt sett velges.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at man i fremtidige tildelingsbrev til Statens vegvesen, Nye Veier og Bane NOR etterspør de samlede CO<sub>2</sub>-utslipp i anleggsprosjekt, og at entreprenørene selv får handlingsrom til å velge de tiltakene som mest kostnadseffektivt kutter utslipp.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det skal være et viktig formål å få mest mulig ny infrastruktur eller vedlikehold av de offentlige midler som investeres. Disse medlemmer mener at dagens ofte symbolske klimapolitikk har motsatt effekt. Høye avgifter og krav til bruk av ineffektive maskiner med høye investeringskostnader øker kostnadene i bygge- og anleggsnæringen på toppen av den generelle prisveksten samfunnet har vært igjennom. Dette rammer også bedriftenes bæreevne, og anleggssektoren er mangfoldig og etablert over hele landet. Disse medlemmer mener at utviklingen er uholdbar og først og fremst politisk styrt. Disse medlemmer mener at avgiftsbelastningen for drivstoff må reduseres, og legger til grunn et fortsatt mangfold av kjøretøy og maskinteknologi. Valg av maskin og teknologi er en del av næringsfriheten og ikke opp til politikere og byråkrater.

Disse medlemmer mener samfunnet skal få mest mulig infrastruktur og vedlikehold for de midlene som investeres, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn et fortsatt mangfold av kjøretøy og maskinteknologi i det norske markedet.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere avgiftsnivået for anleggsdiesel.»

«Stortinget ber regjeringen oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Senterpartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at det ved klimakrav i offentlige anskaffelser etterspørres samlede utslippskutt, herunder både direkte og indirekte utslipp, slik at de mest kostnadseffektive tiltakene totalt sett velges.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at man i fremtidige tildelingsbrev til Statens vegvesen, Nye Veier og Bane NOR etterspør de samlede CO<sub>2</sub>-utslipp i anleggsprosjekt, og at entreprenørene selv får handlingsrom til å velge de tiltakene som mest kostnadseffektivt kutter utslipp.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen legge til grunn et fortsatt mangfold av kjøretøy og maskinteknologi i det norske markedet.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere avgiftsnivået for anleggsdiesel.

#### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser.

## 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 representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:141 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Silje Hjemdal, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å oppheve klimasymbolske reguleringer og standardkrav for anleggsbransjen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. mai 2025

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder og ordfører



**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 avvirket med virkning fra 1. januar 2023. Siden 2023 har anleggsdiesel kun vært ilagt CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-avgift, dvs. samme nivå som for veitrafikken. Generelt nivå for 2025 er 1 405 kr per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. I regjeringens klimastatus og -plan er det varslet en opptrapping av CO<sub>2</sub>-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.

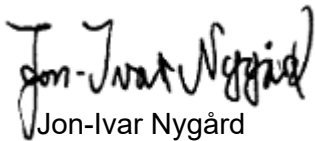
### **3. Oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser**

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





