



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/465-

13. februar 2026

Svar på Dok 8:96 S (2025-2026) om å oppheve klimakrav til kjøretøy for å ivareta og styrke samfunnets beredskap

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 29. januar 2026 med forslag fra stortingsrepresentantene stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Bjørn Larsen, Silje Hjemdal og Kristian August Eilertsen om å oppheve klimakrav til kjøretøy for å ivareta og styrke samfunnets beredskap.

Forslag 1: «Stortinget ber regjeringen stoppe innkjøp av kritisk infrastruktur fra land som Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med, herunder kinesiske busser.»

Forslaget er forelagt justis- og beredskapsministeren, som gir følgende svar:

«Norges viktigste infrastruktur må være sikker og robust og den må være under tilstrekkelig nasjonal kontroll. Vi som samfunn må være aktsomme overfor investeringer fra land vi ikke har sikkerhetssamarbeid med. Kommunal, frivillig og privat sektor har alle en viktig rolle i arbeidet med norsk sikkerhet. De må ta hensyn til nasjonal sikkerhet på en systematisk måte i viktige beslutningsprosesser, for eksempel ved innkjøp av kritisk infrastruktur.

Sikkerhetsloven er et viktig virkemiddel for å ivareta nasjonal sikkerhet og setter krav til virksomheter som er underlagt loven. Slike virksomheter skal opprettholde et forsvarlig nivå av sikkerhet, noe som dermed begrenser handlingsrommet ved anskaffelser knyttet til kritisk infrastruktur. Loven stiller blant annet krav til sikkerhetsstyring og regelmessige risikovurderinger. Dette er generelle krav som gjelder all aktivitet i virksomheten, også anskaffelser knyttet til kritisk infrastruktur. Når det gjelder kjøp av infrastruktur (for eksempel deler, teknologi eller lignende) fra land Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med, er regjeringen tydelig: Det skal utvises økt aktsomhet overfor disse av hensyn til nasjonal

sikkerhet. Som beskrevet i Nasjonal sikkerhetsstrategi, skal samarbeid med Kina på visse sensitive områder unngås, og det gjelder særlig kinesisk befatning med grunnleggende funksjoner og skjermingsverdige verdier som skaper vesentlige bindinger. Spørsmålet om hvilken risiko for eksempel innkjøp av deler av/til kritisk infrastruktur fra visse land innebærer må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Det er virksomheten selv som må gjøre disse risikovurderingene, basert på bl.a. vurderinger fra sikkerhetsmyndighetene. Det som er grunnleggende er en vurdering av hvilke verdier som skal beskyttes – har dette betydning for nasjonal sikkerhet, og hva som er akseptabel risiko.

Virksomhetssikkerhetsforskriften § 18 spesifiserer at virksomheten skal gjøre særlige risikovurderinger ved anskaffelser som kan gi mulighet til å påvirke et skjermingsverdig informasjonssystem eller objekt eller en skjermingsverdig infrastruktur. Jeg mener at vi med dagens regelverk har nødvendige verktøy for å unngå at kritisk infrastruktur havner på hendene til land Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med.»

Når det gjelder kinesiske busser har jeg igangsatt et arbeid et arbeid med å vurdere, på generelt grunnlag, risikoen for nasjonale sikkerhetsinteresser ved bruk av busser fra land Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med. Arbeidet vil inneholde en utredning av behov for- og innretning på eventuelle risikoreduserende tiltak.

Forslag 2: «Stortinget ber regjeringen 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.

For personbiler finnes det mange gode alternativ med batterielektrisk drivlinje. Noen av disse bilene har firehjulstrekk og god varmpumpe. Noen av bilene kan også 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 kalde vinterdager innimellom har vist oss. 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.

Forslag 3: «Stortinget ber regjeringen oppheve særskilte klima-krav knyttet til offentlige anskaffelser.»

Forslaget er forelagt næringsministeren, som gir følgende svar:

«Regjeringen vil at offentlige innkjøp skal være effektive og bærekraftige, uten å kreve mer ressurser fra forvaltningen enn nødvendig. Det offentlige kjøpte varer for over 835 milliarder i 2024. Denne innkjøpsmakten brukes for å fremme viktige samfunnshensyn.

Klima- og miljøhensyn skal som hovedregel vektes 30 prosent i offentlige anskaffelser. Klima- og miljøbestemmelsen gir oppdragsgiver fleksibilitet til å vurdere hvilke klima- og miljøhensyn som bør vektlegges i den konkrete anskaffelsen. Dette er viktig for at anskaffelsen kan tilpasses lokale forhold, det som skal kjøpes og behovet som skal dekkes.

Kostnadene og gevinstene ved klima- og miljøkrav i offentlige anskaffelser vil variere mellom oppdragsgiverne, avhengig av hvilke krav som stilles. Klima- og miljøvennlige varer eller tjenester vil ikke alltid være dyrere for oppdragsgiver, de kan også være billigere. Dette gjelder særlig dersom oppdragsgiver ikke bare ser på innkjøpsprisen, men også på kostnader gjennom hele levetiden.

Det kan være ressurskrevende å lage effektive klima- og miljøkrav og -kriterier, særlig for mindre oppdragsgivere. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har en viktig rolle i å bistå oppdragsgivere med grønne offentlige anskaffelser. DFØ har omfattende veiledningsvirksomhet som er rettet mot offentlige oppdragsgivere. Der DFØ har utarbeidet eksempler på klima- og miljøkrav bør disse brukes. Dette vil redusere oppdragsgivers ressursbruk, gi mer effektive klima- og miljøkrav og bidra til forutsigbarhet for leverandørene.

I Prop. 147 L (2024-2025) om lov om endringer i anskaffelsesloven (samfunnshensyn mv.) foreslo regjeringen i hovedsak å videreføre og lovfeste dagens hovedregel om 30 prosent vektning av klima- og miljøhensyn. I en tid preget av økt internasjonal uro, er det viktig at klima- og miljøbestemmelsen ikke er til hinder for å sikre nødvendig sikkerhet og beredskap. Regjeringen foreslo derfor i lovproposisjonen et nytt unntak fra klima- og miljøbestemmelsen dersom forpliktelsene går på bekostning av vesentlige interesser innenfor helse, sikkerhet og beredskap. Stortinget vedtok lov om endringer i anskaffelsesloven 5. februar, jf. lovvedtak 26 (2025-2026).»

Forslag 4: «Stortinget ber regjeringen stille beredskapskrav til kommuner, fylkeskommuner og helseforetak ved tilrettelegging av kollektivtransport, skoleskyss og pasientreiser og at særskilte krav om nullutslipp fjernes.»

Jeg viser til at fylkeskommunen har ansvaret for lokal kollektivtransport, skoleskyss og regional transportberedskap. Jeg legger derfor til grunn at fylkeskommunene har virkemidler til å følge opp utfordringer med gjennomføringen av slik transport. Behovet for å stille ytterligere krav til blant annet beredskap er noe som vurderes fortløpende. Dersom det viser seg å være et behov for å stille ytterligere nasjonale beredskapskrav er dette noe som må utredes nærmere.

Fylkeskommunen, som løyvemyndighet for drosjeløyver, har i dag hjemmel i yrkestransportloven til å stille krav om at drosjekjøring innenfor en kommune skal drives med miljøvennlige kjøretøy. Jeg viser til at det er opp til den enkelte fylkeskommunen å bestemme om de ønsker å ta i bruk hjemmelen. Jeg er kjent med at mange fylkeskommuner har stilt krav om dette i utvalgte kommuner. Jeg viser for øvrig til at Stortinget i anmodningsvedtak 94 (2022-2023) ber regjeringen om følgende.

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023.

Regjeringen arbeider for tiden med oppfølgingen av Stortingets anmodningsvedtak og jeg viser til omtale av oppfølgingen i Prop. 1 (2025-2026) hvor det fremgår at *«Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet et forslag til en ny hjemmel i yrkestransportloven for å kunne innføre miljøkrav i forskrift, og forslag til ny forskrift med nullutslippskrav for drosjenæringen. Før forslaget sendes på høring, må behovet for unntak for å ivareta andre tungtveiende hensyn, som beredskap og å sikre et forsvarlig drosjetilbud i hele landet, vurderes nærmere.»*

Som det fremgår av ovennevnte tekst har regjeringen altså tatt grep knyttet til å ivareta tungtveiende hensyn som beredskap.

Helseforetakene har ansvar for å tilby transport av eller dekning av utgifter til transport for pasienter og pårørende til og fra behandling på sykehus. Helseforetakene kan, i tråd med regjeringens klimaplan, ha målsetning om å velge miljøvennlige transportløsninger, for eksempel el-biler, så langt dette er mulig. Dermed kan det stilles krav i anbudene. I hvilken grad transportøren må ha tilgjengelig andre transportkjøretøyer må vurderes av denne for å få oppfylt kravene om forsvarlig transport av pasienten. Dersom det i områder med dårlig dekning av ladestasjoner, eller av andre årsaker, ikke er mulig å bruke en el-bil, kan transportøren benytte konvensjonelle transportmidler.

Forslag 5: «Stortinget ber regjeringen stille beredskapskrav til Statens vegvesens vinterdrift samt sørge for at det ikke stilles krav om nullutslipp for arbeid med vintervedlikehold.»

Det gis inntrykk i forslaget at Statens vegvesen har innført et generelt krav om vinterdrift med elektriske brøytebiler. Dette er ikke riktig. Statens vegvesen tester elektriske kjøretøy og maskiner i flere av driftskontraktene sine, og legger på denne måten til rette for gradvis

omlegging til nullutslippskjøretøy, slik at det ikke går ut over krav til beredskap. Det viktigste er at det brøytes, ikke at brøytingen skjer elektrisk. Statens vegvesen går ikke på akkord med beredskapen og kommer heller ikke til å gjøre det.

Statens vegvesen og andre veieiere har krav i driftskontraktene for hvilken beredskap entreprenørene skal ha for å håndtere ulike situasjoner. Disse kravene følger vegvesenet følger tydelig opp og legger stor vekt på god dialog mellom vegtrafikksentralen, entreprenør, byggherre, veieiere og trafikantene for å håndtere krevende forhold når det oppstår.

Når det er behov for det, skal det settes inn ekstra tiltak, som for eksempel flere brøytebiler med kortere syklustid, tettere oppfølging av vær- og føreprognoser, vurdering av strømidler med hensyn til mengde og type og informasjon til trafikantene. I flere driftsområder er det ekstraordinære tiltak for å være forberedt på krevende værhendelser. Det er for eksempel en egen beredskap for fjelloverganger i Sør-Norge og utvidet samarbeid med politiet for å håndtere hendelser på hovedveinettet i deler av landet.

Videre styrkes oppfølgingen gjennom bruk av digitale verktøy, dokumentasjon og kontroll, kombinert med rask deling av observasjoner og tilbakemeldinger fra trafikanter og samarbeidspartnere.

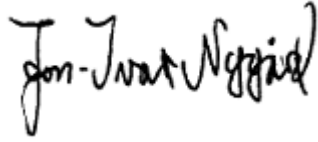
Etter alvorlige hendelser på veiene gjennomføres det systematisk evaluering og læring, slik at erfaringer brukes til å forberede beredskap, fremkommelighet og trafikkssikkerhet over tid. Driftsstandarden på de enkelte veistrekningene er under kontinuerlig vurdering for å skape best mulig kjøreforhold for trafikantene.

Statens vegvesen skal teste ut ny teknologi. Prosjektet med elektrisk brøytebil på Hardangervidda har vist at det er fullt mulig å benytte elektrisk brøytebil på en svært krevende fjellstrekning. Man ser nå at dagens serieproduserte elektriske lastebiler vil kunne klarer nesten samme produksjon som diesellastebiler.

Med erfaringen fra vinteren 2025 og de forbedringene som kommer på nye el-lastebiler fremover, anbefaler Statens vegvesen at entreprenørene fortsetter med videre uttesting av elektriske brøytebiler i større skala. Vegvesenet får også positive tilbakemelding fra entreprenører som forsøker dette i praksis. Testen på Hardangervidda bekreftet også at det er fullt mulig å levere 350 kW med mobil ladestasjon i områder med begrenset nettkapasitet som vi kan ha i våre fjellområder.

Statens vegvesens kontrakter har ingen spesifikke krav til energibærere. Kravene er knyttet til miljø og klimautslipp og reduksjon i CO2-utslipp vektet i alle nye kontrakter. Innfasingen skjer i tett dialog med markedet – både på entreprenør og leverandørsida.

Med hilsen

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

Jon-Ivar Nygård