



STORTINGET

Innst. 186 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:96 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra 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

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen stoppe innkjøp av kritisk infrastruktur fra land som Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med, herunder kinesiske busser.
2. Stortinget ber regjeringen oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport.
3. Stortinget ber regjeringen oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser.
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.
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 vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 13. februar 2026. 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 Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen, og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag fra Fremskrittspartiet om å oppheve klimakrav til kjøretøy for å ivareta og styrke samfunnets beredskap.

Forslagsstillerne peker på at den raske elektrifiseringen av kjøretøy- og maskinparken kan gi utilsiktede konsekvenser for samfunnssikkerhet og beredskap, særlig under krevende vinterforhold. Det vises til erfa-

ringer fra kollektivtrafikk og pasienttransport i nordlige områder samt til bekymringer knyttet til kostnadsvekst, redusert konkurranse i offentlige anskaffelser og avhengighet av leveranser fra land Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at Norge har ambisiøse klima- og miljømål, og at transportsektoren står for en betydelig andel av nasjonale utslipp. Overgangen til lav- og nullutslippsteknologi i transportsektoren er et sentralt virkemiddel for å nå disse målene. Samtidig er det avgjørende at omstillingen skjer på en måte som ivaretar samfunnssikkerhet, beredskap og forsvarlig tjenesteleveranse i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne mener at fremstillingen av elektriske kjøretøy som en direkte trussel mot sikkerhet og beredskap er en feilslutning. Det som eventuelt svekker sikkerheten, er ikke elektriske kjøretøy i seg selv, men manglende krav og gode anskaffelsesprosesser.

Disse medlemmer mener kollektivtrafikken skal være trygg, robust og ikke være utsatt for angrep eller manipulasjon. Det grønne skiftet må ikke gjøre kollektivtransporten mer sårbar, og sikkerhet må derfor være en integrert og forpliktende del av alle framtidige anskaffelsesprosesser.

Disse medlemmer merker seg at Fremskrittspartiet har fremmet likelydende forslag som gjentatte ganger har blitt avvist av Stortinget, men at dette ikke hindrer at Fremskrittspartiet fremmer lignende forslag kort tid etter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at klimasymbolske reguleringer som bidrar til høy kostnadsvekst, innskrenker valgfrihet og mangfold samt svekker samfunnets beredskap må fjernes. Krav om bruk av elektriske kjøretøy kan sette vinterberedskapen i fare, pålagte investeringer i elutstyr for bygge- og anleggsnæringen er kostbare, og utstyret er lite effektivt i bruk. Dette er noe av bakgrunnen for hvorfor disse medlemmer mener at forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til vei-transport skal oppheves samt andre særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser.

Elektrifisering av kjøretøy og maskinpark skaper beredskapsutfordringer både knyttet til sårbarheten for energitilgang, og til anskaffelser som ofte gjøres fra land Norge ikke deler sikkerhetspolitikk med. Disse medlemmer mener at det må bli slutt på innkjøp av kritisk infrastruktur fra land Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med. Innkjøp av kinesiske elbusser er både kostnadskrevende og en beredskapsrisiko.

Disse medlemmer mener det for samfunnet er langt viktigere å stille beredskapskrav til offentlig forvaltning. Disse medlemmer vil her fremheve krav til fylkeskommuner og helseforetak når det gjelder skoleskyss og pasienttransport. Kritikken mot dårlig vinterdrift flere steder i landet viser også behovene for beredskapskrav til Statens vegvesen, og disse medlemmer legger til grunn at arbeidet med mulig elektrifiseringskrav for vinterdriften må stanses.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

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

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

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

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

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne merker seg at forslagsstillerne kommer med konkrete eksempler på problematiske situasjoner med elektrifiserte kjøretøy som ikke har rot i virkeligheten. Dette medlem viser til høringssvar fra Spekter, NHO Transport og Zero. Hyppige endringer i krav skaper hverken stabile rammevilkår eller helt nødvendig retning for å få til nok omstillingskraft. Å oppheve nullutslippsmål er også dypt problematisk og urettferdig for de virksomheter som allerede har tatt investeringer i nullutslippsteknologi for å kunne være konkurranse-dyktige.

Dette medlem anerkjenner at det innebærer en endring å gå fra fossilt drevne kjøretøy til elektriske kjøretøy. Det krever endringer av både vaner og nye driftsplaner. Dette medlem mener at forslagsstillerne forsøk på å imøtekomme disse utfordringene med å reversere utviklingen heller enn å bedre bidra til å fjerne hindringer er kontraproduktivt. Dette medlem viser til Spekters høringsuttalelse hvor de omtaler rapporten «Beredskap i en utslippsfri transportsektor» som viser at det er behov for tiltak for å sikre tilstrekkelig beredskap, og som også peker på en rekke tiltak som er mulig å

gjennomføre for å sikre nettopp dette. I rapporten pekes det blant annet på at ifølge den nye avtalen med NATO skal alle land bruke 5 pst. av brutto nasjonalprodukt på forsvar. 1,5 pst. av dette kan gå til å ruste opp sivil infrastruktur og beredskap. Det vil være naturlig å se en støtteordning som sikrer energilagre for fornybare drivstoff, i sammenheng med dette. En slik ordning bør utvikles i samarbeid med nettaktører og leverandører av energi.

Dette medlem mener fokuset må være på nettopp disse tiltakene. Det er viktig å påse at det finnes støtte og veiledninger for beste praksis for å ta i bruk nullutslippsteknologi for kommuner og offentlige virksomheter, og at det offentlige sikrer at både offentlige og private transportører får tilgang på nødvendig informasjon og tydelige forventninger, slik at de kan lage de beredskapsplanene de trenger. Dette innebærer informasjon om tilgang på strøm, informasjon om scenarier det planlegges for, og prioritering av transport i en krisesituasjon.

Dette medlem mener også man bør utforske mulighetene for å gi Statens vegvesen og Nye Veier AS et mandat om å utnytte tilgjengelig takareal og grå areal langs vei og bane til solceller. Strømmen kan gå til drift av veilys og annet utstyr og til energistasjoner langs veiene til nytte i beredskapssammenhenger.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle offentlige beredskapsplaner blir oppdatert med tanke på elektrifiseringen av transportsektoren innen utgangen av 2026.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for beredskap for fornybare drivstoff i transportsektoren og komme tilbake til Stortinget med denne innen utgangen av 2026.»

«Stortinget ber regjeringen innen fremleggelsen av statsbudsjettet for 2027 utrede en støtteordning for å bygge opp flere felles energilagre til transportsektoren, som for eksempel batteridepoter for midlertidig strømbortfall.»

Forslag 1 om innkjøp av kritisk infrastruktur fra land som Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at myndighetene har igangsatt arbeid med å kartlegge risiko knyttet til bruk av busser fra land Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med. Disse medlemmer mener anskaffelser må omfatte grundige og

dokumenterte risikovurderinger, krav om nasjonal kontroll over kritiske teknologiske komponenter samt løsninger som sikrer at eksterne aktører ikke kan gripe inn i driften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til forslaget om å stoppe innkjøp av kritisk infrastruktur fra land uten sikkerhetspolitisk samarbeid, herunder kinesiske busser.

Disse medlemmer påpeker at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Høyres representantforslag om droner, Dokument 8:27 S (2025-2026), Innst. 94 S (2025-2026), vedtok følgende:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en oversikt over teknologi fra autoritære stater og andre stater Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med, som brukes til å sikre flyplasser og annen kritisk infrastruktur i Norge.»

Disse medlemmer mener at et pålegg til alle fylkeskommuner om å stanse innkjøp av kinesiske busser vil kunne medføre betydelige økonomiske konsekvenser. Det påpekes også at andre busser også kan inneholde kinesiske komponenter, noe som gjør en slik avgrensning vanskelig å håndheve i praksis.

På denne bakgrunn viser disse medlemmer til at regjeringen allerede har igangsatt en utredning om hvordan eventuelle risikoreduserende tiltak ved bruk av slike busser kan iverksettes, og mener det er riktig å avvente resultatene av denne prosessen.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at elektrifisering er en viktig del av omstillingen i transportsektoren. Samtidig er det viktig at omstillingen skjer på en måte som ivaretar hensynet til beredskap. Utfra et beredskapsperspektiv kan det være uheldig dersom store deler av transportsystemet blir avhengig av en type infrastruktur som gjør Norge sårbar i en krisesituasjon. Strømnett og ladeinfrastruktur kan utgjøre kritiske enkeltpunkter som kan påvirke store deler av transportsektoren dersom de svikter.

Dette medlem understreker at driftssikkerhet må være et grunnleggende hensyn. I store deler av landet kjøres det over lange avstander, under krevende forhold, med begrenset ladeinfrastruktur. I slike situasjoner kan rekkevidde, ladetid og redusert batterikapasitet i kulde skape utfordringer for driften. Dersom kjøretøy må tas ut av drift for lading i lengre perioder, kan dette påvirke den samlede transportkapasiteten. Dette medlem vil samtidig understreke at økt avhengighet av fossile drivstoff heller ikke nødvendigvis styrker samfunnets beredskap.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til regjeringens pågående arbeid med å vurdere risikoen for nasjonale sikkerhetsinteresser ved bruk av busser fra land Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med. Også andre tyngre, moderne kjøretøyer kan utgjøre en sikkerhetstrussel og bør inkluderes i dette arbeidet.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inkludere andre store kjøretøy, slik som gruvedumpere og gravemaskiner, i det pågående arbeidet med å vurdere risikoen for nasjonale sikkerhetsinteresser ved bruk av busser fra land Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med.»

Forslag 2 om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne konstaterer at elektriske kjøretøy har vært en kostnadsutfordring for fylkeskommunene. Disse medlemmer peker samtidig på at investeringene har kommet i en periode med svak kronekurs, høye renter og stramme økonomiske rammer for kollektivtrafikken. I tillegg har overgangen krevd at gammelt og nytt utstyr driftes parallelt. Disse medlemmer er derfor tilhengere av en styrket fylkesøkonomi, slik at fylkeskommunene kan ta aktivt del i det grønne skiftet.

Disse medlemmer viser til at det i 2024 ble innført et nullutslippskrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy til veitransport. Allerede da hadde nullutslippsbusser en markedsandel på nær 80 pst. av nye bybusser. Dette viser at elbusser er konkurransedyktige i markedet.

Disse medlemmer peker også på at nullutslippskravet for buss er fulgt av unntaksbestemmelser som skal sikre en praktisk og hensiktsmessig gjennomføring. Hensikten er å unngå at det stilles krav om nullutslipp i situasjoner der primærbehovene ikke kan dekkes av tilgjengelige nullutslippsløsninger.

Disse medlemmer mener at å fjerne klimakravene i offentlige anskaffelser ikke vil gjøre kollektivtrafikken billigere på lang sikt. Tvert imot vil en slik politikk kunne låse oss til fossile løsninger som i fremtiden blir stadig dyrere, både økonomisk og klimamessig.

Disse medlemmer viser til at forslag 2 er ordrett likelydende med forslag som Fremskrittspartiet fremmet i januar 2024 i Dokument 8:73 S (2023–2024) om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport, jf. Innst. 245 S (2023–2024). Forslaget fikk kun Fremskrittspartiets stemmer både ved komitébehandling og stortingsbehandling.

Disse medlemmer viser likeledes til at forslag 2 er identisk med et forslag som Fremskrittspartiet fremmet i desember 2024 gjennom Dokument 8:31 S (2024–2025) om fritt valg av kjøretøy og kjøretøyberedskap. Forslaget ble avvist av et nær samlet storting. Ved komitébehandlingen av forslaget presiserte flertallet i Innst. 138 S (2024–2025) at anskaffelseskravene ikke omfatter kjøretøyer som brukes i kritiske samfunnsfunksjoner eller for folk med nedsatt funksjonsevne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader.

Komiteens medlem fra Rødt merker seg at flere fylkeskommuner har opplevd økte kostnader knyttet til nye bussanbud. Dersom nasjonale krav bidrar til økte kostnader i kollektivtrafikken, må dette følges opp gjennom tilstrekkelige statlige overføringer. Behovene i byområder og distrikter kan også være ulike. Elektriske busser fungerer i mange tilfeller godt i bytrafikk med korte ruter og god tilgang på ladeinfrastruktur. I distriktene hvor avstander er større og ladeinfrastrukturen er dårligere, kan det være behov for større fleksibilitet i valg av løsninger.

Forslag 3 om å oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at forslag 3 er identisk med forslag som Fremskrittspartiet fremmet i mars 2025 i Dokument 8:141 S (2024–2025) om å oppheve klimasymbolske reguleringer og standardkrav for anleggsbransjen, jf. Innst. 379 S (2024–2025). Forslaget, som ble fremmet for under et år siden, fikk kun Fremskrittspartiets stemmer ved komitébehandlingen og ble avvist av Stortinget ved votering.

Disse medlemmer viser til at forskriften som Fremskrittspartiet vil ha bort, er hjemlet i lov om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven). Her står det i § 16 fjerde ledd:

«Departementet kan gi forskrift om at oppdragsgiveren skal stille nærmere bestemte energi- og miljøkrav som har sitt utspring i EØS-avtalen, WTO-avtalen om offentlige innkjøp eller andre internasjonale avtaler som Norge er forpliktet av.»

Disse medlemmer viser til at det var Solberg-regjeringen, som Fremskrittspartiet var en del av, som foreslo dette for Stortinget i Prop. 60 L (2016–2017), og at forslaget den gang fikk samlet og enstemmig støtte fra næringskomiteen, jf. Innst. 204 L (2016–2017). Disse medlemmer peker på at Stortingets første og andre gangs behandling, henholdsvis 28. mars og 3. april 2017,

gav flertall til lovproposisjonen, jf. Lovvedtak 69 (2016–2017).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Norge er et land med store geografiske og klimatiske variasjoner, og at miljøkrav som er riktig ett sted, ikke nødvendigvis er riktig andre steder. Dette medlem mener det er nødvendig med en helhetlig gjennomgang av klimakravene med mål om å sikre større tilpasninger til lokale behov, og for bedre kostnadseffektivitet i anskaffelsene.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå klimakravene ved offentlige anskaffelser med mål om å sikre større rom for lokale tilpasninger og kostnadseffektivitet i anskaffelsene.»

Forslag 4 om beredskapskrav ved tilrettelegging av kollektivtransport, skoleskyss og pasientreiser, og om fjerning av krav om nullutslipp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne mener det er avgjørende at sikkerhet og nasjonal beredskap legges til grunn ved anskaffelser av busser. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at teknologiske løsninger i moderne busser kan gi produsenter mulighet til å overvåke eller påvirke kjøretøy i ordinær drift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre påpeker at det allerede eksisterer beredskapskrav til kommuner, fylkeskommuner og helseforetak når det gjelder kollektivtransport, skoleskyss og pasientreiser.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det er riktig at det offentlige gjennom sine anskaffelser bidrar til å redusere klimagassutslipp. Samtidig medfører omstillingen enkelte utfordringer knyttet til beredskap og sikkerhet, og gir økte kostnader ved anskaffelse. For å sikre at overgangen til nullutslippssamfunnet ikke medfører unødvendige negative hendelser, mener dette medlem det er nødvendig å skjerpe kravene til beredskap ved anskaffelser der elektriske kjøretøy løser viktigste samfunnsoppgaver.

Dette medlem minner om at det finnes unntaksbestemmelser og dispensasjonsadgang for nullutslippskrav ved viktige offentlige anskaffelser. Blant an-

net har fylkeskommunene som løyvemyndighet adgang til å gi unntak fra krav til nullutslipp for drosjer dersom det er nødvendig for å sikre et forsvarlig tilbud. Dette medlem mener det er viktig at alle forvaltningsnivåer er godt orientert om hvilken fleksibilitet som allerede ligger i regelverket, slik at handlingsrommet som ligger i eksisterende regelverk, benyttes.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav til beredskap ved bruk av nullutslippskjøretøy i kollektivtransport, skoleskyss og pasientreiser.»

Forslag 5 om krav til beredskap til Statens vegvesens vinterdrift og om at det ikke skal stilles krav om nullutslipp ved vintervedlikehold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at eventuelle nullutslippskrav til vinterdrift ikke går ut over beredskap, trafiksikkerhet og regularitet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre bemerker at Statens vegvesen per i dag ikke stiller krav om nullutslipp for vinterdrift, men at elektriske brøytebiler har vært testet i en periode. Disse medlemmer erkjenner at nullutslippskrav kan være hensiktsmessig i enkelte sammenhenger, men ikke som et generelt krav gjeldende over hele landet.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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

Forslag 2

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

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen oppheve særskilte klimakrav knyttet til offentlige anskaffelser.

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.

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.

Forslag fra Høyre og Senterpartiet:*Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen sikre at eventuelle nullutslippskrav til vinterdrift ikke går ut over beredskap, trafiksikkerhet og regularitet.

Forslag fra Senterpartiet:*Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen gjennomgå klimakravene ved offentlige anskaffelser med mål om å sikre større rom for lokale tilpasninger og kostnadseffektivitet i anskaffelsene.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav til beredskap ved bruk av nullutslippskjøretøy i kollektivtransport, skoleskyss og pasientreiser.

Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen sikre at alle offentlige beredskapsplaner blir oppdatert med tanke på elektrifiseringen av transportsektoren innen utgangen av 2026.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for beredskap for fornybare drivstoff i transportsektoren og komme tilbake til Stortinget med denne innen utgangen av 2026.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen innen fremleggelsen av statsbudsjettet for 2027 utrede en støtteordning for å bygge opp flere felles energilagere til transportsektoren, som for eksempel batteridepoter for midlertidig strømbortfall.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen inkludere andre store kjøretøy, slik som gravedumpere og gravemaskiner, i det pågående arbeidet med å vurdere risikoen for nasjonale sikkerhetsinteresser ved bruk av busser fra land Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

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

v e d t a k :

Dokument 8:96 S (2025–2026) – Representantforslag fra 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 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mars 2026

Bård Hoksrud

leder

Remi Sølvberg

ordfører



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, toletaten, 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.

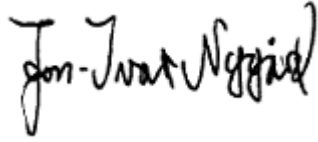
Etter alvorlige hendelser på veiene gjennomføres det systematisk evaluering og læring, slik at erfaringer brukes til å forberede beredskap, fremkommelighet og trafikkssikkerhet over tid. Driftsstandarden på de enkelte veistrekningene er under kontinuerlig vurdering for å skape best mulig kjøreforhold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