



## STORTINGET

# Innst. 410 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
frå kommunal- og forvaltningskomiteen

Dokument 8:247 S (2025–2026)

Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Bent-Joacim Bentzen og Ole Herman Sveian om å kompensere fylkeskommunene for utgifter som følge av statlige krav om nullutslippsteknologi

Til Stortinget

## Innleiing

I dokumentet vert det fremja følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunene kompenseres fullt ut for kostnader som følge av statlige krav til omstilling av fartøy og kjøretøy til nullutslipp. Fylkeskommuner som har gjennomført omstillingen, skal også kompenseres med tilbakevirkende kraft for dette.»

Det vert vist til nærare utgreiing i forslaget.

## Behandlinga i komiteen

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har i brev av 27. april 2026 uttalt seg om forslaget. Komiteen har invitert til, men har ikkje motteke nokon skriftlege høyringsinnspel innan fristen. Dokumenta i saka er tilgjengelege på sakssida på stortinget.no.

## Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Konstanse Marie Alvær, Isak Veierud Busch, Sigurd Kvammen Rafaelsen og Solveig Vestenfor, frå Framstegspartiet, Bjørn Larsen, Rune Midtun, Helge André Njåstad og Erlend Wiborg, frå Høgre, Mudassar Kapur og Tage Pettersen, frå Sosialistisk Venstreparti, Anne Lise Gjerstad Fredlund, frå Senterpartiet, Bengt Fasteraune, og frå Raudt, leiaren Hanne Beate Stenvaag, viser til representantforslag Dokument 8:247 (2025–2026).

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, merkar seg at statsråden i si vurdering viser til nullutslippskrava som vart innførte ved offentlege innkjøp av personbilar, varebilar og bybussar til vegtransport og som seinare også vart innførte ved offentlege innkjøp av ferjer og ferjetenester. Han viser seinare til at det finst unnataksføresegner, særleg i anbudsperiodar og ved tilrettelegging av infrastruktur, eller der det ikkje er teknisk eller økonomisk mogleg å innføre kravet.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Raudt, merkar seg at statsråden viser til at teknologiutviklinga har gått raskt, og at allereie før krava vart innførte, var delen nullutslippskjøretøy svært høg. Til dømes var marknadsandelen for nye nullutslippss bybussar på nær 80 pst. i 2024, før kravet var gjort gjeldande.

Dette fleirtalet viser til at i si vurdering viser statsråd Nygård vidare til korleis fylkeskommunane sin økonomi har blitt styrkt dei siste åra, mellom anna ved at det er gjeve kompensasjon i rammetilskot til fylkeskommunane, for innføring av krav til nullutslepp ved offentlege innkjøp av ferjer og ferjetenester. Desse vert justerte årleg for å reflektere meirkostnadene ved å innføre kravet. I statsbudsjettet for 2026 er kompensasjonen auka til 132,5 mill. kroner.

Avslutningsvis skriv statsråden at kommunesektoren samla skal kompenseras fullt ut for talfesta meirkostnader som følgjer av nye oppgåver og endringar i regelverk i tråd med finansieringsprinsippet, og han meiner at regjeringa har kompensert for dette i innføringa av nullutsleppskrava. Ei ordning med tilbakeverkande kostnadsdekking vil bryte med finansieringsprinsippet og etablert praksis gjennom mange år, og vil kunne redusere insentiva til effektiv ressursbruk og utfordre likebehandlinga mellom fylkeskommunane.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre og Sosialistisk Venstreparti, viser til at målet om nullutslepp har vore politisk ønskt frå eit fleirtal både lokalt, regionalt og nasjonalt dei seinare åra, fordi det er viktig for å redusere klimautsleppa og for den samla CO<sub>2</sub>-rekneskapan. Målet om reduserte utslepp har vore ønskt frå eit breitt politisk fleirtal, og både kommunar og fylkeskommunar har gjort ein heiderleg innsats og løyvd pengar i tronge budsjett, nettopp for å skaffe seg nullutsleppskøyretøy som personbilar, bussar og ferjer. I tillegg har dei hatt kostnader knytt til infrastruktur som ladesystem, tilpassingar til fossilfrie transportmiddel og til landstraumsløysingar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti ergodtkjende med at fylkeskommunane har hatt finansielle utfordringar dei seinare åra, mellom anna på grunn av kostnadsauken innan kollektivtransport og nye anbod.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet anerkjenner at ein ikkje er i mål med dei statlege forventingane til nullutsleppskøyretøy, og dette skuldast til dels at ein nokre stader har nytta seg av føresegnene for unntak i regelverket, t.d. der det ikkje har vore teknisk eller økonomisk mogleg å innføre kravet.

Desse medlemene viser til at teknologiutviklinga har kome langt, og at allereie før kravet vart innført, var andelen nullutsleppskøyretøy svært høg. Marknadsandelen for nye nullutslepps bybussar var nær 80 pst. i 2024, før kravet var gjort gjeldande.

Desse medlemene viser til statsråd Nygård sitt svar vedrørende fylkeskommunane sin økonomi og at den har vorte styrkt dei siste åra. Mellom anna ved at det er gjeve kompensasjon i rammetilskot til fylkeskommu-

nane for innføring av krav til nullutslepp ved offentlege innkjøp av ferjer og ferjetenester, og at desse vert justerte årleg for å reflektere meirkostnadene ved å innføre kravet. I statsbudsjettet for 2026 er kompensasjonen auka til 132,5 mill. kroner.

Desse medlemene viser til at kommunesektoren samla, i tråd med finansieringsprinsippet, skal kompenseras fullt ut for talrekne meirkostnader som følgjer av nye oppgåver og endringar i regelverk, og desse medlemene meiner at regjeringa har kompensert for dette i innføringa av nullutsleppskrava.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre og Sosialistisk Venstreparti, viser til at ei ordning med tilbakeverkande kostnadsdekking vil bryte med finansieringsprinsippet og etablert praksis gjennom mange år, og vil kunne redusere insentiva til effektiv ressursbruk, men også utfordre likebehandlinga mellom fylka og kommunane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at representantforslaget synleggjer et grunnleggende problem ved statlig styring, hvor staten pålegger fylkeskommunene omfattende klima- og miljøkrav uten å sikre full finansiering av de økonomiske konsekvensene. Disse medlemmer understreker at når staten vedtar nye krav om nullutslippsteknologi i fylkeskommunal ferge-, hurtigbåt- og kollektivsektor, må staten også fullt ut dekke de dokumenterte merkostnadene dette medfører.

Disse medlemmer viser til at fylkeskommunenes kostnader innen samferdsel har økt dramatisk de siste årene, langt utover kommunal deflator, samtidig som statlige miljøkrav, vedlikeholdsetterslep og øvrige lovpålagte oppgaver forsterker den økonomiske belastningen. Dette rammer særlig distriktsfylker med store avstander, omfattende transportansvar og høy avhengighet av ferge- og kollektivtilbud. Resultatet er økt risiko for rutekutt, høyere priser og svekket velferdstilbud.

Disse medlemmer mener at staten skal sikre tilstrekkelig finansiering av nye oppgaver som pålegges offentlig sektor, og at politiske vedtak ikke skal føre til økt byråkrati, økonomisk ubalanse eller svekket tjenestetilbud for innbyggerne. Disse medlemmer mener derfor at statlige klimaambisjoner ikke kan finansieres gjennom økte avgifter, dårligere mobilitet eller svekket tjenestetilbud i distriktene.

Disse medlemmer mener videre at fylkeskommunene selv må gis frihet til å velge kostnadseffektive, teknologinøytrale og lokalt tilpassede løsninger. Statlige krav om særskilte teknologivalg bidrar til unødvendig kostnadsvekst, svekker lokaldemokratiet og undergraver prinsippet om effektiv ressursbruk. Klimaomstil-

ling må bygge på realisme, teknologinøytralitet og økonomisk bærekraft – ikke symbolpolitikk.

Disse medlemmer mener at statlige krav om særskilte teknologi- og miljøløsninger må oppheves, slik at fylkeskommunene selv kan velge kostnadseffektive, teknologinøytrale og lokalt tilpassede løsninger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen oppheve statlige krav om nullutslipps- og særskilte miljøteknologikrav i fylkeskommunal ferge-, hurtigbåt- og kollektivtransport, slik at fylkeskommunene selv kan velge kostnadseffektive, teknologinøytrale og lokalt tilpassede løsninger.»

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at regjeringen må følge nøye med på utviklingen og sørge for at kompensasjonen er på rett nivå.

Disse medlemmer viser videre til Høyres alternative budsjett for 2026, herunder omgjøring av ca. 900 mill. kroner i øremerkede midler til frie inntekter for fylkeskommunene. Dette bidrar til å øke fylkeskommunenes reelle prioriteringsmuligheter.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt understreker at omstilling til nullutslippsløsninger i kollektivtransporten er nødvendig for å nå klimamålene. Samtidig er disse medlemmer opptatt av at økte kostnader ikke må gå ut over kollektivtilbudet eller føre til høyere priser for brukerne.

Disse medlemmer mener staten bør bidra til å dekke merkostnader som følger av statlige klimakrav, og at det kan være behov for mer forutsigbare og treffsikre ordninger for fylkeskommunene. Samtidig er det etter disse medlemmers syn viktig at kompensasjonsordningene utformes slik at de er målrettede og bidrar til en effektiv gjennomføring av utslippskutt.

Disse medlemmer mener derfor det kan være behov for å videreutvikle og styrke eksisterende ordninger, samtidig som omstillingen til nullutslippsløsninger kan gjennomføres på en god og bærekraftig måte.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at fylkeskommunene er helt sentrale for å sørge for kollektivtilbud i hele landet, gjennom buss, ferger og båt. Dette medlem understreker hvor viktig dette tilbudet er for å sørge for at landet blir knyttet sammen, og at folk og næringsliv har et godt tilbud i hverdagen.

Dette medlem viser til at mange fylkeskommuner står i en svært krevende økonomisk situasjon. Situasjonen har blitt mer krevende år for år. Staten har også pålagt fylkeskommunene stadig strengere nullutslipps- og klimakrav. Kravene som staten pålegger fylkeskommunene medfører større utgifter, knyttet både til investeringer og drift. Fylkeskommunene opplever en svært utfordrende situasjon når kostnadsveksten for kollek-

tivtrafikk i lang tid har ligget over den generelle kostnadsveksten. Mange fylkeskommuner ser seg derfor helt nødt til å kutte i tilbud, noe dette medlem mener er en svært negativ utvikling.

Dette medlem viser til at kompensasjonsordningene knyttet til krav til nullutslipp og klima som er etablert fra staten, dekker kun en liten del av de faktiske merkostnadene og favner ikke investeringer som er gjort i forkant. Dette medlem mener staten må på banen og sørge for at utgiftene fylkeskommunene har og har hatt knyttet til statlige krav for omstilling og nullutslipp for fartøy og kjøretøy, blir kompensert. Dette medlem legger særlig vekt på at fylkeskommuner som har tatt nasjonale klimaambisjoner på alvor, sitter igjen med regningen uten å få del i de kompensasjonsordningene som senere er etablert.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunene kompenseres fullt ut for kostnader som følge av statlige krav til omstilling av fartøy og kjøretøy til nullutslipp. Fylkeskommuner som har gjennomført omstillingen, skal også kompenseres med tilbakevirkende kraft for dette.»

Komiteens medlem fra Rødt viser til den svært pressede økonomiske situasjonen mange fylkeskommuner står i, hvor pengene til rådighet ikke står i stil med oppgavene som skal løses. Dette medlem mener at ønsker om ytterligere kompensasjon for den ene eller andre oppgaven ofte bunner i dette, og mener statens viktigste svar bør være å styrke fylkeskommunenes økonomi generelt, slik at de settes i stand til å løse konkrete oppgaver Stortinget har pålagt dem å løse. Dette medlem viser til Rødts alternative statsbudsjettforslag for 2026, som foreslo å øke fylkeskommunenes frie inntekter med 1 mrd. kroner samt 1,85 mrd. kroner på ulike måter øremerket fylkeskommunal kollektivtransport, 1,2 mrd. kroner øremerket vedlikehold og utbedring av fylkesvei, og 300 mill. kroner for å støtte oppunder omleggingen til elektriske busser i fylkeskommunal kollektivtransport.

Dette medlem viser til at overgang til elektrisk buss- og fergedrift ofte har to kostnadskomponenter. Det kan gjøre den løpende driften dyrere, men det vil også ofte utløse investeringsbehov i forkant, ikke minst til ulike typer ladeanlegg. Dette medlem mener det er nødvendig å se på de ulike ordningene for slike investeringer for å se om staten kan og bør bidra mer eller på andre måter enn i dag, slik at det sikres at man kommer i mål med de klimamålene Stortinget har satt.

## Forslag frå mindretal

### Forslag frå Framstegspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringa oppheve statlege krav om nullutslipps- og særskilte miljøteknologikrav i fylkeskommunal ferge-, hurtigbåt- og kollektivtransport, slik at fylkeskommunene selv kan velge kostnadseffektive, teknologinøytrale og lokalt tilpassede løsnings.

### Forslag frå Senterpartiet:

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringa sikre at fylkeskommunene kompenseres fullt ut for kostnader som følge av statlege krav til omstilling av fartøy og kjøretøy til nullutslipp. Fylkeskommuner som har gjennomført omstillinga, skal også kompenseres med tilbakevirkende kraft for dette.

## Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Raudt.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere følgjande

v e d t a k:

Dokument 8:247 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Bent-Joachim Bentzen og Ole Herman Sveian om å kompensere fylkeskommunene for utgifter som følge av statlege krav om nullutslippsteknologi – vert ikkje vedteke.

Oslo, i kommunal- og forvaltningskomiteen, den 28. mai 2026

**Hanne Beate Stenvaag**

leiar

**Solveig Vestenfor**

ordførar



Statsråden

Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1648-

27. april 2026

## **Svar på Dok 8:247 S (2025-2026) om å kompensere fylkeskommunene for utgifter som følge av statlige krav om nullutslippsteknologi**

Jeg viser til kommunal- og forvaltningskomiteens brev av 15. april 2026 med forslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Bent-Joacim Bentzen og Ole Herman Sveian om å kompensere fylkeskommunene for utgifter som følge av statlige krav om nullutslippsteknologi.

**Forslag 1: Stortinget ber regjeringen sikre at fylkeskommunene kompenseres fullt ut for kostnader som følge av statlige krav til omstilling av fartøy og kjøretøy til nullutslipp. Fylkeskommuner som har gjennomført omstillingen, skal også kompenseres med tilbakevirkende kraft for dette.**

Regjeringen har innført nullutslippskrav ved offentlig anskaffelse av personbiler, varebiler og busser til veitransport og nullutslippskrav ved offentlig anskaffelse av ferjer og ferjetjenester.

Nullutslippskravet til kjøretøy ble innført i 2022 i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport. Kunnskapsgrunnlaget for innføringen av nullutslippskrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport var basert på beregninger fra Miljødirektoratets beregninger i Klimakur 2030. Disse beregningene viste at merkostnadene for de aktuelle kjøretøyene ville gå i null fra det tidspunktet kravet ble gjort gjeldende, og at de etter dette ville bli lavere enn kostnadene for de fossildrevne alternativene. Nullutslippskravet er ledsaget av unntaksbestemmelser som skal sikre at kravet skal fungere best mulig i praksis. En av unntaksbestemmelsene gjelder der primærbehovet ikke kan dekkes ved bruk av nullutslippsløsninger. Enkelte fylkeskommuner kan ha opplevd merkostnader, særlig i anbudsperioder og ved tilrettelegging av infrastruktur.

Teknologiutviklingen har imidlertid gått raskt, og allerede før kravene ble innført var andelen nullutslippskjøretøy svært høy. For eksempel var markedsandelen for nye nullutslipps bybusser på nær 80 pst. i 2024, før kravet ble gjort gjeldende. Dette tyder på at de elektriske kjøretøyene var konkurransedyktige.

Nullutslippskravet til ferjer og ferjetjenester ble innført i 2025 i forskrift om krav til nullutslipp av klimagasser ved offentlig anskaffelse av sjøtransport. Også her er det innført unntaksbestemmelser som skal sikre at kravene fungerer i praksis. Særlig er det fastsatt unntak der det ikke er teknisk eller økonomisk gjennomførbart å følge kravet. Med økonomisk gjennomførbart er det fastsatt en terskelverdi på 6000 kroner per tonn redusert CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, som innebærer at kravet ikke gjelder for de ferjesambandene der denne omstillingen er mest kostbar.

Det er to tabell C-saker knyttet til nullutslippsferjer, sist omtalt i Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2025-2026) for Kommunal- og distriktsdepartementet (Grønt hefte).

Den ene er kompensasjon for innføring av krav til nullutslipp i offentlige anbud for ferjer og ferjetjenester. Rammetilskuddet til fylkeskommunene ble økt med 50 mill. kroner i statsbudsjettet for 2025 for anbud kunngjort etter 1.1.2025. Kompensasjonen justeres hvert år for å reflektere merkostnadene ved å innføre kravet. I statsbudsjettet for 2026 er kompensasjonen økt til 132,5 mill. kroner.

Den andre er knyttet til at 100 mill. kroner av veksten i frie inntekter til fylkeskommunene ble fordelt særskilt til båt- og ferjefylkene i statsbudsjettet for 2021, for å gi fylkeskommunene større mulighet til å prioritere lav- og nullutslippsløsninger for ferjer og hurtigbåter. Dette beløpet er siden justert med pris- og kostnadsvekst, og er på 119,4 mill. kroner i 2026.

Fylkeskommunenes økonomi har dessuten blitt styrket de siste årene. Stortinget bevilget for 2026 en samlet vekst i fylkeskommunenes frie inntekter på 2,15 mrd. kroner, hvorav 1 mrd. kroner er begrunnet med kollektivtransport. Dette setter fylkeskommunene bedre i stand til å prioritere samferdselsoppgaver.

Kommunesektoren samlet skal i tråd med finansieringsprinsippet kompenseres full ut for anslåtte merkostnader som følge av nye oppgaver og endringer i regelverk. Jeg mener at regjeringen har kompensert for de anslåtte merkostnadene som følger av de innførte nullutslippskravene. En ordning med tilbakevirkende kostnadsdekning vil bryte med finansieringsprinsippet og etablert praksis gjennom mange år, vil kunne redusere insentivene til effektiv ressursbruk og utfordre likebehandlingen mellom fylkeskommunene

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård

Jon-Ivar Nygård

