



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 nullutslipp 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 nullutslippferjer, 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