



DET KONGELIGE  
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT

Statsråden

Arbeids- og sosialkomiteen i Stortinget  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref  
BSK/inv

Vår ref  
21/1044-

Dato  
19. mars 2021

**Svar på representantforslag 132 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes, Lars Haltbrekken, Nicholas Wilkinson, Mona Fagerås, Arne Nævra og Eirik Faret Sakariassen om å gi mennesker med funksjonsnedsettelse mulighet til å velge nullutslippsbiler i Nav**

Jeg viser til brev av 9. mars 2021 fra Stortingets arbeids- og sosialkomité, der det bes om min vurdering av representantforslag 132 S (2020-2021) fra Torgeir Knag Fylkesnes, Lars Haltbrekken, Nicholas Wilkinson, Mona Fagerås, Arne Nævra og Eirik Faret Sakariassen. Arbeids- og sosialkomitéen ber om en vurdering av følgende forslag:

- 1. Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles miljøkrav i alle behov- og kravspesifikasjoner for anbudskonkurranser i Nav om at leverandører må tilby nullutslippsbiler for gruppe 2-bil.*
- 2. Stortinget ber regjeringen sørge for at tilskudd til kjøp av gruppe 1-bil gjennom Nav dobles ved innkjøp av nullutslippsbiler, og fremme eventuelle nødvendige forslag for å sikre dette.*

*Innledning*

Det kan gis stønad fra folketrygden til anskaffelse av kjøretøy til funksjonshemmede som fyller de generelle vilkår for stønad etter folketrygdloven kapittel 10 og som på grunn av varige forflytningsvansker trenger eget kjøretøy for å dekke sitt transportbehov til ulike forhåndsdefinerte formål. Transportbehovet må være reelt og betydelig og ikke kunne dekkes hensiktsmessig på annen måte enn stønad til egen bil. Stønad kan gis som tilskudd til ordinær personbil (dvs. som gruppe 1-bil) eller som rente- og avdragsfrie lån til spesialtilpassede biler (gruppe 2) for personer som er avhengige av heis eller rampe for å komme inn i bilen. Personer som mottar tilskudd til gruppe 1-bil anskaffer selv bilen. Det kan i tillegg være aktuelt å foreta endringer i både privatfinansierte og trygdefinansierte

personbiler, som f.eks. ved å installere håndbetjent gass og brems, rattkule eller venstrebens gass.

Jeg har merket meg at et flertall i Stortinget har fastsatt en målsetning om at alle nye biler som selges, skal være elektriske innen 2025, og 2022 for offentlige biler. Jeg er enig med forslagsstillerne i at det bør settes ambisiøse målsetninger i klimapolitikken, også i et ønske om å øke andelen nullutslippsbiler og på sikt gå helt bort fra bensin- og dieseldrevne biler. Dette bør gjelde biler generelt i befolkningen og i offentlige virksomheter, men også for biler som dekkes over folketrygden til personer med nedsatt funksjonsevne.

Jeg vil samtidig understreke at vi må sikre oss at en slik målsetning ikke kommer i konflikt med behovet for å kunne anskaffe driftssikre biler som ivaretar transportbehovet for personer med nedsatt funksjonsevne. Hvorvidt og hvor raskt disse hensynene lar seg kombinere med en slik målsetning, vil avhenge av tilgjengeligheten av egnede nullutslippsbiler.

*Vedrørende spørsmålet om at det stilles miljøkrav i alle behov- og kravspesifikasjoner for anbudskonkurranser i Nav om at leverandører må tilby nullutslippsbiler for gruppe 2-bil.*

I desember 2020 ble anbudskonkurransen for ny rammeavtale av for gruppe 2-biler kunngjort. I forkant av selve kunngjøringen, publiserte Arbeids- og velferdsetaten i mai 2020 en veiledende kunngjøring for å informere leverandørmarkedet så tidlig som mulig om den forestående anskaffelsen. Formålet med den veiledende kunngjøringen var å opprette tidlig markedsdialog og å formidle etatens behov til potensielle leverandører. I den forbindelse ble det gjennomført dialogrunder med potensielle tilbydere om nullutslippsalternativer.

Tilbakemeldingen fra tilbydere som deltok i dialogrundene, var at de hadde få tilgjengelige elbiler som ville være aktuelle i forhold til kravspesifikasjonene i den kommende anbudskonkurransen. Det var videre usikkerhet knyttet til hvilket tidspunkt disse elbilene ville komme på markedet og mulighetene for ombygging. I tillegg til den veiledende kunngjøringen og markedsdialogen med leverandørene, publiserte etaten i midten av oktober 2020 en tilleggshøring på miljø. I anbudskonkurransen som ble kunngjort i desember 2020, ble det på bakgrunn av informasjonene som ble innhentet i leverandørmarkedet åpnet for elbiler i to delkontrakter som gjelder liten bil.

Arbeids- og velferdsetaten arbeider aktivt for å ivareta miljøhensyn i sine anskaffelser. Ikke minst gjelder det arbeidet med ny rammeavtale for gruppe 2-biler. Jeg ønsker å understreke at elbilteknologi både gir miljøgevinster og økonomiske gevinster for brukeren av bilen, men samtidig kan det være enkelte ulemper og risikoer, både for etaten og for brukerne. En slik usikkerhet er knyttet til batterienes levetid. I svært mange tilfeller er nødvendig spesialutstyr, som f.eks. rampe eller heisanordning, tungt. Utstyret bruker derfor mye strøm, noe som reduserer elbilens rekkevidde betraktelig.

Jeg regner imidlertid med at den teknologiske utviklingen vil innebære at vi i framtiden vil ha elbiler med mer teknologi og batterier med betraktelig mer kapasitet enn hva som tilfellet i dag. Dette vil gi økte muligheter for ombygging og installering av nødvendig tilleggsutstyr

som ramper og heiseanordninger. Dette vil kunne være tilfellet om ikke så alt for lenge. Jeg er kjent med at etaten har dialog med leverandørmarkedet, blant annet gjennom etatens tverrfaglige samarbeidsforum der billeverandører, bilombyggere, Statens vegvesen, NBF (Norges bilbransjeforbund) og ATL (Autoriserte trafikkskolers landsforbund) deltar. Gjennom denne dialogen forsøker etaten å bidra til at leverandørmarkedet utvikler elektriske biler som kan være egnet for brukerne av gruppe 2-biler.

Mitt inntrykk er derfor at Arbeids- og velferdsetaten har stort fokus på tiltak for å kunne tilby nullutslippsbiler til brukere som er avhengig av spesialtilpassede gruppe 2-biler. Imidlertid må etaten også ta nødvendig hensyn til at bilene som kjøpes inn skal være driftssikre og ivareta brukernes transportbehov. Tilbakemeldingene fra leverandørmarkedet er at de så langt i liten grad kan tilby mellomstore elbiler som dekker behovene til brukerne som trenger gruppe 2-biler.

Jeg regner imidlertid med at dette på sikt vil endre seg betraktelig og at det da vil være fullt mulig å tilby egnede elbiler for personer som har behov for gruppe 2-biler. I påvente at dette, må vi unngå å havne i en situasjon der vi ikke vil kunne tilby driftssikre biler som ivaretar transportbehovene for brukerne. Jeg vil derfor påpeke at det ikke er hensiktsmessig at det nå iverksettes et pålegg om at Arbeids- og velferdsetaten kun skal tilby nullutslippsbiler, da det i praksis betyr at mange brukere med funksjonsnedsettelse ikke vil få dekket sitt transportbehov på en egnet måte. Siden etaten har stort fokus på miljøhensyn i sine anskaffelser, regner jeg imidlertid med at de vil legge til rette for innkjøp av egnede nullutslippsbiler så snart dette blir mulig.

*Vedrørende spørsmålet om å sørge for at tilskudd til kjøp av gruppe 1-bil gjennom Nav doubles ved innkjøp av nullutslippsbiler, og fremme eventuelle nødvendige forslag for å sikre dette*

Det er en rekke faktorer som avgjør hvorvidt en person ønsker å kjøpe en elbil framfor annen type bil. Jeg regner med at det samme gjelder for mottakerne av tilskudd til gruppe 1-bil. Brukerne som i dag mottar tilskudd til gruppe 1-bil er som vanlige bilkjøpere, hvor egen økonomi og personlige preferanser avgjør hvilken bil de velger å kjøpe. Enkelte brukere velger i dag å kjøpe elbil utfra størrelsen på dagens tilskuddssats, der full sats er 160 507 kroner.

For enkelte brukere vil ikke en elbil kunne imøtekomme behovene de har. Dette kan eksempelvis være på grunn av de er avhengige at det gjøres større endringer/inngrep i elbilen. I disse tilfellene kan det være utfordrende at batteripakker og kabler begrenser hva som kan monteres i bilen. Eksempelvis kan montering av utstyr i gulvet komme i konflikt med bilens batteripakker. Det kan også være problematisk å installere utstyr i bilen som skal driftes med strøm, siden bilfabrikantene ikke vil godkjenne tilkobling til bilens batterisystem uten at dette har innvirkning på garantien for bilen.

Utstyr som er aktuelt å installere i en ordinær elbil, kan være håndbetjent gass og brems, rattkule og venstrebens gass. I likhet med biler som går på fossilt drivstoff, er det noen

modeller av elbiler der montering av slikt ekstrautstyr er mer utfordrende enn for andre modeller. Det er viktig at bilen som anskaffes kan tilpasses brukerens behov, uavhengig av om dette er en elbil eller en bil som går på fossilt drivstoff.

Arbeids- og velferdsdirektoratet opplyser at det likevel vil være attraktivt for mange brukere å kjøpe elbil dersom de mottar et høyere tilskudd enn i dag. Dersom det legges til grunn at 80 prosent av mottakerne av tilskudd til gruppe 1 biler vil søke om dobbelt tilskudd til null-utslippsbil dersom en slik endring gjennomføres, er provenyeffekten beregnet til 9,6 mill. kroner.

Etter min vurdering er tilskuddet slik det praktiseres i dag det som er mest hensiktsmessig. Elbiler er i dag et prisgunstig alternativ på grunn av differensieringen av avgifter mellom elbiler og biler som går på fossilt drivstoff. Dersom det innføres en dobbelt sats for elbiler sammenlignet med biler som går på fossilt drivstoff, innebærer dette at staten subsidierer de samme bilene to ganger. Jeg mener derfor at det ikke bør innføres en dobbelt sats for elbiler.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Torbjørn Røe Isaksen'.

Torbjørn Røe Isaksen