



STORTINGET

Innst. 365 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra arbeids- og sosialkomiteen

Dokument 8:132 S (2020–2021)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag 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

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Komiteen ba i brev av 9. mars 2021 om statsrådets vurdering av forslaget. Statsrådets svarbrev av 19. mars 2021 følger vedlagt.

Som ledd i komiteens behandling av representantforslaget ble det åpnet for å sende inn skriftlige innspill til saken.

Følgende kom med skriftlig innspill:

- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Norsk elbilforening.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Elise Bjørnebekk-Waagen, Lise Christoffersen, Arild Grande og Rigmor Aasrud, fra Høyre, Margret Hagerup, Heidi Nordby Lunde og Kristian Tønning Riise, fra Fremskrittspartiet, Jon Georg Dale og lederen Erlend Wiborg, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, fra Sosialistisk Venstreparti, Solfrid Lerbrekk, og fra Kristelig Folkeparti, Torill Selsvold Nyborg, viser til Representantforslag 132 S (2020–2021) om å gi mennesker med funksjonsnedsettelse mulighet til å velge nullutslippsbiler i Nav.

Komiteen viser til at forslaget omfatter tilskuddsordningen til gruppe 1-biler og gruppe 2-biler. Gruppe 1-biler anskaffes av brukeren selv, mens gruppe 2-biler anskaffes via Nav.

Komiteen viser til at for gruppe 2-biler som er avhengig av ombygging med hensyn til heis eller rampe, vil dette stille krav til bilens størrelse for å gjøre ombygging mulig. Installering av utstyr kan ikke komme i konflikt med bilens batterisystem, som bilfabrikanten har godkjent og gitt garanti for.

Komiteen viser til at Nav må sikre at det tilbys egnede biler for personer med behov for gruppe 2-biler. For å oppfylle behovet må bilene være driftssikre og ivareta brukerens transportbehov. Komiteen viser til at den stadige utviklingen av teknologi bedrer rekkevid-

den også for denne typen biler, som gjerne forutsetter større og tyngre biler.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til målsettingen om at alle nye personbiler som selges, skal være nullutslippsbiler innen 2025. Når det gjelder anskaffelse av biler til offentlig bruk, skal målet være oppnådd innen 2022. Stønad til anskaffelse av kjøretøy til funksjonshemmede følger av folketrygdlovens kapittel 10, og kan gis på nærmere vilkår til personer som på grunn av varige forflytningsvansker trenger eget kjøretøy for å dekke sitt transportbehov.

Flertallet viser til behov- og kravspesifikasjoner for anbudskonkurranser i Nav, hvor det stilles krav om at leverandører av gruppe 2-biler må tilby nullutslippsbiler. Når det gjelder gruppe 1-biler, er det brukeren selv som anskaffer og dermed velger type bil. For denne gruppen vil det normalt være opp til den enkelte å velge miljøvennlig. Elbiler har ved innkjøp moms- og avgiftsfritak.

Flertallet støtter forslagsstillernes intensjon og mål om at også biler anskaffet via eller med støtte fra Nav, i størst mulig grad skal være nullutslippsbiler. Etter hvert som markedet tilbyr flere egnede elbiler egnet for ombygging, vil målet være enklere å oppnå.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Arbeids- og velferdsetaten publiserte en veiledende kunngjøring for å informere leverandørmarkedet, blant annet for å formidle etatens behov til leverandørene. En ny rammeavtale for anbudskonkurranse knyttet til gruppe 2-biler ble deretter kunngjort i desember 2020. Dette flertallet merker seg at tilbakemeldingen fra tilbyderne var at det er begrenset tilgjengelighet av e-biler som er egnet for denne gruppen. Hvorvidt det kan stille miljøkrav til gruppe 2-biler før det generelle kravet til nybilsalg i 2025, vil derfor avhenge av at markedet leverer biler som i tilstrekkelig grad ivaretar transportbehovet for gruppen. Iverksettes et pålegg før markedet kan levere egnede biler, vil dette medføre at mange brukere med funksjonsnedsettelse ikke får dekket sine transportbehov.

Dette flertallet viser til at bilkjøpere generelt står fritt til å velge biltype frem til 2025. En rekke hensyn tas ved kjøp av bil, og rekkevidden er en av de viktigste faktorene ved valg av elbil. Hvis det innføres et krav om valg av elbil for gruppe 1-biler på et tidligere tidspunkt enn for andre bilkjøpere, vil det i praksis bety at brukere med varige funksjonsnedsettelser får begrenset sin handlefrihet. Kjøpsfordelen ved elbil ligger der allerede, og for alle kjøpergrupper. Tilskuddet utgjør ved full sats 160 507 kroner. De rimeligste elbilene på markedet koster rett i overkant av tilskuddsbeløpet. Dette flertal-

let minner om at elbiler allerede er et prisgunstig alternativ, på grunn av differensieringen av avgifter mellom elbiler og fossilbiler. Staten har allerede bidratt med betydelige subsidier ved å gi elbiler avgiftsfritak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Stortingets behandling 8. april 2021 av Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, jf. Innst. 325 S (2020–2021), herunder målet om at salg av nye biler fra og med 2025 skal være utslippsfrie biler. Disse medlemmer mener at dette også må være en målsetting for biler med offentlig støtte til personer med nedsatt funksjonsevne, både i gruppe 1 og gruppe 2. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev, der det henvises til at slike miljøkrav allerede er en del av utlysningen når det gjelder biler i gruppe 2. Disse medlemmer viser samtidig til at statsråden i sitt svar viser til en del tekniske utfordringer når det gjelder kombinasjonen mellom funksjonalitet og batterikapasitet. Disse medlemmer støtter intensjonene i representantforslaget, viser samtidig til statsrådets svarbrev og forutsetter at statsråden følger opp overfor leverandørene, slik at valg av miljøvennlig bil kan bli reelt, også for personer med bilstønad fra det offentlige.

Disse medlemmer vil understreke at hovedproblemet for folk med nedsatt funksjonsevne som trenger bil i gruppe 1 og gruppe 2, er at bevilgningene er for små og regelverket er for strengt.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer påpeke at krav til nullutslippsbiler ikke må gå på bekostning av dekning av funksjonell bil for vedkommendes behov.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til regjeringen Solbergs tidligere innstramminger i bilstønadsordningen, som disse medlemmer stemte mot.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet deler forslagsstillernes syn om at personer som får tildelt og finansiert bil med støtte fra Nav, så langt det er mulig selv skal kunne velge hvilket kjøretøy som er best egnet til å dekke den enkeltes behov. Det vil gjelde uavhengig av hvilken energibærer den enkelte skulle ønske seg. Likevel er det, etter disse medlemmers syn, langt viktigere at alle med behov får tilbud om kjøretøy, enn at det velges nullutslippsteknologi til en høyere pris enn fossile biler kan tilby. Disse medlemmer viser i den sammenheng til forslag 2 i representantforslaget fra Sosialistisk Venstreparti, som utvilsomt vil gjøre innkjøp av denne typen kjøretøy mer kostbare. Dette foreslås uten at det finnes budsjettmessig dekning for forslaget. Disse medlemmer frykter derfor at konsekvensen av forslaget fort kan bli at flere med behov ikke får tildelt støtte til bil som følge av at kostnadene ved tilskudd til elbil er for høye. På

denne bakgrunn finner disse medlemmer ikke å kunne støtte forslagene. Disse medlemmer viser likevel til at dersom nullutslippsteknologi er tilgjengelig til en konkurransedyktig pris, bør det åpenbart være opp til den enkelte å velge den løsningen om det er det som i størst grad svarer til egne behov.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at høringsinnspill fra FFO og Norsk elbilforening støtter forslaget om å stille miljøkrav til Nav i forbindelse med tilbud for leverandører av biler og gjøre det enklere for personer med funksjonsnedsettelse å velge nullutslippsbil ved innkjøp gjennom Nav. Dette medlem viser til en artikkel på Elbilforeningens nettsider fra 24. mars 2021, hvor flere av svarene i arbeidsministerens brev om saken, tilbakevises. Det har i år kommet en rekke varebiler og flerbruksbiler som har nyttelast på opptil 1 tonn med 330 km rekkevidde. Utstyr for å gjøre en bil tilpasset mennesker med funksjonsnedsettelse er ca. 300 kg. Elbilforeningen påpeker at nye elbiler har teknologiske egenskaper som hjelper ulike typer bilister med bevegelsesutfordringer. Dette kan være cruise-kontroll og selvkjøringsmodus, parkeringskamera og sensor og lademuligheter til elektriske støtteapparater. Dette medlem understreker at mennesker med nedsatt funksjonsevne i gjennomsnitt har mindre økonomiske ressurser enn befolkningen for øvrig, og at elbil vil kunne bidra til at flere vil spare store utgifter til drivstoff. Det er nødvendig å øke tilskuddet slik at flere får en realistisk sjanse til å kunne kjøpe en elbil som dekker deres behov. I dag finnes det ikke et godt nok utvalg av rimelige nullutslippsbiler som er egnet for personer som mottar tilskudd til bil fra Nav. Når man har en bil med lengre rekkevidde, gjør det også at færre må stanse langs ladestasjonene, som foreløpig ikke er godt nok universelt utformet. Dette medlem mener det er nødvendig at Nav endrer sine tilbud i tråd med dette så raskt som mulig.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles miljøkrav i alle behov- og kravspesifikasjoner for anbuds-konkurranser i Nav om at leverandører må tilby nullutslippsbiler for gruppe 2-bil.»

«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.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles miljøkrav i alle behov- og kravspesifikasjoner for anbuds-konkurranser i Nav om at leverandører må tilby nullutslippsbiler for gruppe 2-bil.

Forslag 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.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

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

vedtak:

Dokument 8:132 S (2020–2021) – Representantforslag 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 – vedtas ikke.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 27. april 2021

Erlend Wiborg

leder

Torill Selsvold Nyborg

ordfører



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 doubles 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



Torbjørn Røe Isaksen

