



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1075-2

22. april 2021

**Representantforslag 204 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene
Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans Andreas Limi, Terje Halleland,
Gisle Meininger Saudland, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifeldt og
Sylvi Listhaug**

Jeg viser til brev 15. april 2021 fra Stortingets transport og kommunikasjonskomite der det bes om min vurdering følgende forslag: *"Stortinget ber regjeringen legge til rette for fortsatt salg av bensin- og dieselmotorer i det norske markedet også etter 2025."*

I Meld. St. 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det etablert måltall for nullutslippskjøretøy. Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025: Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. Når det gjelder de tyngre kjøretøygruppene, har regjeringen lagt til grunn at nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2030. Videre har regjeringen som mål at varedistribusjonen i større bysentra tilnærmet skal være nullutslipp i 2030. Det fremkommer videre at regjeringens allerede vedtatte virkemidler antas å gi vesentlige bidrag til å nå måltallene, og at forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene. Disse måltallene ble videreført i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Jeg ønsker å presisere to ting knyttet til måltallene. Det første er at måltallene er knyttet til utslipp fra kjøretøy og ikke teknologi. Dette innebærer at både batterielektriske kjøretøy og hydrogenkjøretøy kan bidra til måloppnåelsen. Det andre er at mål om nye nullutslippskjøretøy, ikke betyr det samme som at det vil bli forbud mot salg av kjøretøy med utslipp av klimagasser.

Når det gjelder forslagsstillernes innspill knyttet til offentlige anskaffelser av elbiler, så har jeg nå fått et forslag til endring av forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport. Forslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, med innspill fra Miljødirektoratet og DFØ, og følger opp politikken som er varslet i Klimaplan 2021-2030. Saken er nå til vurdering i Samferdselsdepartementet.

Jeg observerer at om lag 50 pst. av nybilsalget har bestått av elbiler. Batterielektriske personbiler er i ferd med å bli konkurransedyktige med fossile personbiler og de blir stadig bedre. I mange tilfeller vil det lønne seg for det offentlige å kjøpe batterielektrisk i dag. Jeg mener at et krav vil kunne være hensiktsmessig for å sikre overgang til nullutslippsteknologi der forholdene ligger til rette for dette. Samtidig må vi ta hensyn til at batterielektriske kjøretøy foreløpig ikke kan erstatte fossile kjøretøy fullt ut, eksempelvis der avstandene er spesielt store. Dette hensynet tar jeg med meg når vi skal vurdere nye juridiske rammer for offentlige anskaffelser av kjøretøy.

Det blir spennende å følge utviklingen i kjøretøyparken fremover. Vi går i riktig retning. Det er likevel behov for tilrettelegging for nullutslippskjøretøy fremover, og da særlig i de tynge kjøretøysegmentene. Biler med lave utslipp skal også premieres i avgiftssystemet fremover. Når det gjelder eksisterende politikk på dette området vil jeg vise til regjeringens prinsipper for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem som ble lagt frem i Nasjonalbudsjettet 2020-2021, Nasjonal transportplan 2022-2033 og Granavolden-plattformen. Ut over dette kan jeg ikke si noe om fremtidig politikk.

Med hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1076-2

26. april 2021

**Svar på representantforslag 205 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans
Andreas Limi, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Bengt Rune
Strifeldt og Tor André Johnsen**

Jeg viser til brev av 15. april 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomitéen ber om min vurdering av representantforslag 205 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans Andreas Limi, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Bengt Rune Strifeldt og Tor André Johnsen.

Stortingsrepresentantene foreslår følgende: Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvikle nullvekstmålet og legge til rette for at bilen skal være et attraktivt transportmiddel for folk i både by og bygd.

Her følger min vurdering av forslaget:

Med dagens kapasitet i transportsystemet vil en bilbasert trafikkvekst i byområdene gi store problemer med framkommelighet for privatbiler, kollektivtrafikken og næringstransporten. I tillegg til køproblemer, vil de som bor i byene oppleve økt lokal luft- og støyforurensing og flere arealkonflikter som følge av økt veitrafikk. I årene framover forventes en befolknings- og velstandsvekst i og rundt de største byområdene som vil medføre at transportbehovet øker og som igjen vil gi økte kapasitetsutfordringer i transportsystemet. Selv om klimagassutslippene reduseres når bilparken elektrifiseres, kan økt trafikk trekke i motsatt retning. Utfordringer knyttet til kø, støy, lokal luftforurensing og arealkonflikter som følge av biltrafikk forsvinner ikke med nullutslippskjøretøy. Antallet kjøretøy på veiene er en avgjørende faktor. Trafikkveksten bør derfor begrenses der den er et reelt problem.

Nullvekstmålet har vært etablert politikk i de største byområdene siden 2012. Målet er godt innarbeidet og har tilslutning lokalt i byene. I 2020 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål som skal legges til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalene: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» Dette er det overordnede målet for bypolitikken i NTP 2022-2033, jf. St. Meld. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, som nylig er lagt fram.

Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalene, som er statens viktigste virkemiddel for å møte utfordringene som transportveksten i byområdene vil gi framover. Så langt er det inngått byvekstavtaler i de fire største byområdene, Oslo-området, Bergens-området, Trondheim-området og Nord-Jæren. En viktig satsing for regjeringen i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte avtalene. Det er også tatt høyde for midler til å reforhandle avtalene på sikt. En annen viktig satsning for regjeringen er å inngå byvekstavtaler med Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Videre foreslås et nytt tilskudd til ytterligere fem mindre byområder for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. En forutsetning for et slikt tilskudd er at byområdene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet.

På denne bakgrunn vil jeg ikke legge opp til at nullvekstmålet avvikes.

Med hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', is shown on a light background.

Knut Arild Hareide