



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/5356-

Dato
27. november 2025

Dokument 8:35 S (2024-2025) om å avvike ordningen med piggdekkgebyr

Jeg viser til brev av 13. november 2025 med representantforslag dokument 8:35 S (2025-2026) om å avvike ordningen med piggdekkgebyr. Representantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen oppheve forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr samt fremme forslag om å endre vegtrafikkloven § 13 slik at det ikke kan innføres piggdekkgebyr.»

Vegtrafikkloven § 13 sjette ledd ble vedtatt 16. januar 1998, og trådte i kraft 1. mai samme år. Med hjemmel i bestemmelsen, ble forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr (piggdekkgebyrforskrifta) vedtatt ved kongelig resolusjon 7. mai 1999 med ikrafttreden 11. mai. Bakgrunnen for lovendring og forskrift var et behov for å kunne regulere helse- og trivselsulempene piggdekkbruk medfører. Redusert piggdekkbruk ble også ansett å være avgjørende for oppfyllelse av grenseverdiene i forurensningsforskriften.

Piggdekkgebyrforskriften krever at kommunene selv initierer innføring og forskriftsfesting av gebyret, og gir også kommunene fleksibilitet til å tilpasse den geografiske sonen etter lokale behov. Siden ikrafttredelsen har fem kommuner benyttet seg av forskriften. Dette gjelder henholdsvis Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand, hvorav de tre første fortsatt benytter seg av ordningen.

Formålet med mulighet for å illegge piggdekkgebyr er å redusere nivået av svevestøv. Erfaringer viser at gebyret bidrar til mindre bruk av piggdekk. Mindre bruk av piggdekk gir

mindre svevestøv, som igjen reduserer helseplager for folk som bor og ferdes i utsatte områder.

Den lokale luftkvaliteten i Norge har generelt blitt bedre de siste årene. Dette er et resultat av målrettet arbeid. Likevel er det fortsatt utfordringer med høye nivåer av svevestøv i enkelte kommuner. Måledata fra de to siste årene viser at grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften ble overskredet i tre kommuner i 2023 og i to kommuner i 2024.

Det er kommunen som er forurensningsmyndighet, og som dermed er ansvarlig for at grenseverdiene i forurensningsforskriften overholdes. For at kommunen skal kunne følge opp dette ansvaret, må det foreligge tilgjengelige og effektive virkemidler. Piggdekkgebyret er et slikt treffsikkert og effektivt virkemiddel. Staten pålegger ikke kommuner å bruke piggdekkgebyr, men det er opp til den enkelte kommunen å bestemme dette selv. Jeg mener det er riktig at dette fortsatt skal bestemmes lokalt slik det gjøres i dag, og at staten ikke skal hindre denne muligheten.

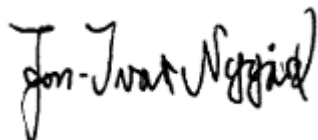
Norge er gjennom EØS-avtalen også forpliktet til å følge EUs grenseverdier for lokal luftkvalitet. Disse skjerpes med strengere grenseverdier i nytt luftkvalitetsdirektiv (2024/2881/EU), som vil erstatte dagens verdier i forurensningsforskriften kapittel 7. Grenseverdiene i det nye direktivet skal innfris innen 1. januar 2030. Dersom svevestøvnivåene i 2024 ble vurdert opp mot de kommende grenseverdiene, ville ni kommuner hatt brudd, mot to kommuner etter dagens regelverk. Dette viser at behovet for effektive virkemidler for lokale myndigheter for å redusere svevestøv vil øke i årene som kommer. Norge ble også dømt for brudd på luftkvalitetsdirektivene i EFTA-domstolen i 2015, og både stat og kommune må legge til rette for at det ikke skjer igjen. I så måte mener jeg at det vil være urimelig og uklokt å frata kommunene et effektivt virkemiddel som kan bli nødvendig i utførelsen av lovpålagt ansvar.

Jeg ser at forslaget fra representantene i hovedsak blir begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet. Til dette vil jeg si at piggdekkgebyret i dag er tilpasset slik at det balanserer mellom hensyn til miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet. Mellom storbyene der svevestøv er et lite problem, er det naturlig nok en høyere andel av piggdekkbruk. Erfaringene viser at i de største bykommunene der piggdekkgebyr brukes, kan en stor andel kjøre piggfritt uten at ulempene blir for høye. Veinettet i disse bykommunene driftes også deretter. Jeg merker meg at forslagsstillerne fremhever mer vasking av veiene som et alternativt tiltak. Vask av veier og andre driftstiltak er viktige virkemidler, og dette blir allerede utført på en god måte i dag. Statens vegvesen arbeider likevel med å optimalisere metodene. Selv om det er viktig å utføre renhold av veibanen, er ikke dette et argument for meg til å skulle utelukke andre tiltak. Luftkvaliteten blir enda bedre når flere tiltak kombineres, som både renhold av vei og mindre bruk av piggdekk.

Det er ikke forbud mot bruk av piggdekk i Norge, så alle bilister har rett til å velge fritt den type vinterdekk de vil. Men det følger med en økonomisk forpliktelse dersom de velger piggdekk og bruker dekkene innenfor en sone med piggdekkgebyr. Dette følger av prinsippet om at forurensner betaler.

I lys av vurderingen ovenfor kan jeg ikke anbefale å støtte forslaget om å oppheve forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, samt gjøre endringer i vegtrafikkloven § 13 slik at det ikke kan innføres piggdekkgebyr.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style with some capitalization.

Jon-Ivar Nygård