



STORTINGET

Innst. 93 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:35 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg om å avvikle ordningen med piggedekkgebyr

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslaget i brev av 27. november 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Det mottatte innspillet er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik,

Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen, Bengt Halvard Odden og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til Dokument 8:35 S (2025–2026) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg om å avvikle ordningen med piggedekkgebyr.

Komiteen merker seg at det har kommet inn ett høringsinnspill. Høringsinnspillet er fra en drosjesentral som uttrykker støtte til forslaget.

Komiteen merker seg at statsråden, i brev av 27. november 2025, anbefaler å ikke støtte forslaget.

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet, Høgre og Miljøpartiet Dei Grøne viser til at det i dag er tre kommunar, Oslo, Bergen og Trondheim, som nyttar seg av ordninga med piggedekkgebyr.

Desse medlemene viser til at ordninga bidreg med inntekter til desse kommunane. Desse medlemene merkar seg at Oslo kommune hadde inntekter på kring 39 mill. kroner, Bergen 16 mill. kroner og Trondheim 32 mill. kroner i 2024. Desse medlemene merkar seg at gebyr bidreg til nokre inntekter.

Desse medlemene merkar seg at ordninga også kostar noko å administrere, men at desse utgiftene er relativt låge samanlikna med inntektene.

Desse medlemene viser til forskning om piggedekk, svevestøv og verknaden av piggedekkgebyr. Des-

se medlemene merkar seg at nivået av svevestøv har vorte redusert og luftkvaliteten betra dei siste åra.

Desse medlemene merkar seg at satsane for ein heil sesong for ein personbil er på 1 400 kroner, og at dagsatsen er på 35 kroner.

Desse medlemene kan ikkje sjå at trafikksikkerleiken har vorte dårlegare etter innføringa av piggdekkgebyret.

Desse medlemene meiner kommunane sjølve er i stand til å kunne vurdere om innføringa av eit slikt gebyr er hensiktsmessig. Desse medlemene meiner difor ordninga bør halde fram som i dag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at piggdekkgebyret i realiteten er en særavgift på trafikksikkerhet. Piggdekkandelen i de store byområdene er i dag for lav, og det er grunn til å tro at det er avgiftspolitikken som er bakgrunnen for dette. Bruk av piggdekk har en viktig forebyggende funksjon ved at is og snø brytes opp og gjør veien raskere bar, noe som kommer alle trafikanter til gode. Disse medlemmer mener valg av vinterdekk er noe bilistene skal ha frihet til å få avgjøre selv, og at det ikke skal være styrt av politikere og byråkrater gjennom avgifter. Disse medlemmer mener at praksisen med å økonomisk straffe dem som velger de tryggeste vinterdekkene må ta slutt, og disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn 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.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at ordningen med piggdekkgebyr legitimeres av hensynet til folkehelse, luftkvalitet og støy. Teknologisk utvikling har gjort piggfrie vinterdekk til et trygt alternativ til piggdekk og at det kun er enkelte typer vinterføre der piggdekk har signifikant bedre kjøreegenskaper. Dette medlem viser videre til at de tre kommunene som krever piggdekkgebyr, har gode utbygde kollektivtilbud som alternativ til bil, og at det derfor er begrenset behov for privatbilister å kjøre med piggdekk.

Dette medlem merker seg likevel høringsinnspillet til saken. Næringstransporten har andre behov enn privatbilister, og få eller ingen andre alternativer til egne, egnede kjøretøy. Dette medlem mener også det er urimelig at næringstransport som av trafikksikkerhetshensyn bruker piggdekk, må betale gebyr for nødvendig gjennomreise på riks- og fylkesveinettet gjennom kommunene. Dette medlem mener dette hensynet må ivaretas, også for sikkerhet og trygghet for andre bilister.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen unnta næringstrafikk fra forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyrs virkeområde.»

Komiteens medlem fra Rødt er imot nasjonale avgifter og forbud som begrenser folks mulighet til å velge den typen vinterdekk de selv mener er tryggest. Samtidig har dette medlem forståelse for kommunenes behov for å håndtere lokale miljøutfordringer, som svevestøv og luftforurensning. Dette medlem mener derfor at beslutninger om piggdekkgebyr må ligge hos kommunene selv, innenfor rammen av lokalt selvstyre, og at staten ikke bør pålegge et generelt nasjonalt forbud mot piggdekk.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at redusert piggdekkbruk er et avgjørende virkemiddel for å redusere de alvorlige helse- og miljøskadene som følger av høye konsentrasjoner av svevestøv i byene. NILU – Norsk institutt for luftforskning (2016) viser til at piggdekk river opp asfalten rundt 20 ganger mer enn hva piggfrie dekk gjør, og ifølge Statens vegvesen sliter en personbil med nye piggdekk løs mellom 40 og 50 kilo asfalt i løpet av en vinter.

Dette medlem mener forslaget om å fjerne piggdekkgebyret viser en politikk hvor hensynet til bilistene settes foran de svakeste gruppene i samfunnet: barn, eldre og personer med nedsatt immunforsvar, hjerte-problemer og luftveisplager. I Norge er luftforurensningen i perioder på vinteren så høy at det utgjør en alvorlig helserisiko, med mulige effekter på luftveiene, nervesystemet, fosterutvikling, sædkvalitet og stoffskiftet, ifølge Folkehelseinstituttet (2023). Langvarig økte nivåer av svevestøv (PM_{2,5} og PM₁₀) øker risikoen for sykdom og død. Denne sammenhengen er funnet selv ved svært lave konsentrasjoner av PM (FHI 2025).

Dette medlem viser til at barn i byene er særlig utsatt, fordi konsentrasjon av svevestøv er høyere der enn ellers i landet. Små barn har ikke ferdig utviklede luftveier, og forurensningen kan påvirke utviklingen av organene. Barn og unge med astma er spesielt følsomme og har større risiko for å få kronisk obstruktive lungesykdommer (KOLS) i voksen alder, ifølge FHI. Samtidig er barn og unge mer eksponert for luftforurensning fordi de oppholder seg mer utendørs og nærmere bakken enn voksne.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen unnta næringstrafikk fra forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyrs virkeområde.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:35 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg om å avvikle ordningen med piggdekkgebyr – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. januar 2026

Bård Hoksrud

leder

Tom Einar Karlsen

ordfører



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.

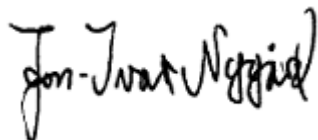
Norge er gjennom EØS-avtalen også forpliktet til å følge EUs grenseverdier for lokal luftkvalitet. Disse skjerpes med strengere grenseverdier i nytt luftkvalitetsdirektiv (2024/2881/EU), som vil erstatte dagens verdier i forurensningsforskriften kapittel 7. Grenseverdiene i det nye direktivet skal innfris 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.

Jon-Ivar Nygård

