



STORTINGET

Representantforslag 153 S

(2023–2024)

fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Lan Marie Nguyen Berg og Une Bastholm

Dokument 8:153 S (2023–2024)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Lan Marie Nguyen Berg og Une Bastholm om å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet

Til Stortinget

Bakgrunn

Stortinget har vedtatt at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Å nå dette målet er, i likhet med mye annen klimapolitikk, helt avgjørende for å nå Norges klimamål. Samtidig er det ikke bare ved bruk, men også under produksjon, at utslippene fra personbiler oppstår.

Norge har ledet an internasjonalt i omstillingen til en utslippsfri personbilpark, og forslagsstillerne har i all hovedsak støttet norsk elbilpolitikk. Nå er det nødvendig at miljøperspektivet for elbiler utvides til hele verdikjeden, med tiltak som også reduserer utslipp fra produksjonsfasen, og som reduserer utslipp gjennom å fremme reparasjon og gjenbruk og forlenge bilenes levetid.

Strengere miljøkrav i anskaffelser kan redusere produksjonsutslipp

Kollektivselskapet Ruter har vært en pådriver for å redusere utslipp fra produksjonen av elektriske busser ved å stille krav til anbudene om miljødokumentasjon fra produksjon. Hittil har det vært dårlig tilgang på sammenlignbare data for utslipp fra produksjonen, men EU

innfører nå ny politikk som vil gjøre det lettere for innkjøpere å sammenligne produksjonsutslipp framover. Det innføres obligatorisk CO₂-sertifikat for alle batterier fra 2025, med egne bestemmelser for batterier i store og små kjøretøy og maskiner.

Det innføres også en felles livssyklusanalyse-standard (LCA) for personbiler og lette varebiler som settes på markedet i EU fra 2025, som blant annet vil vise bilenes produksjonsutslipp. Standarden blir i første omgang frivillig å bruke, men den kan brukes i anbudsprossesser, og den vil gjøre det mulig for innkjøpere å sammenligne utslippstall og premiere produsenter med lave produksjonsutslipp.

Ved å stille strengere miljøkrav vil produsenter med lavere utslipp fra produksjon og materialer få en fordel i konkurransen. Strengere miljøkrav vil kunne favorisere produsenter av stål, aluminium, batterier, grafen til batterier, plast, ferrolegeringsindustri og gruvevirksomhet med lave utslipp, både i Norge og utlandet.

Fra 1. januar 2024 ble det innført et krav om at klima- og miljøhensyn skal vektes med minst 30 pst. i offentlige anskaffelser. For at alle kommuner over hele landet skal klare å stille miljøkrav og sikre at kontraktene følges opp, er det behov for styrking av regional kompetanse og kapasitet på miljøinnkjøp, slik for eksempel Klima Østfold har hatt stor suksess med. Forslagsstillerne mener at det bør opprettes en regional kompetanseordning for miljøinnkjøp, for eksempel i regi av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ).

Andelen brukte deler i bilreparasjon må økes

Det er i dag hindringer mot å bruke brukte deler i reparasjon av biler, spesielt i de fem første leveårene til bi-

len. Dette problemet fikk stor oppmerksomhet etter programserien «sløsesjokket» laget av NRK i 2021, som viste at mange nesten helt nye biler ble kondemnert fordi reparasjon ikke lønte seg.

Inntil nylig har det vært krav om bruk av helt nye deler i reparasjon for å beholde nybilgarantien. Nye bil-deler er svært dyre, og konsekvensen er at mange nesten nye elbiler har blitt kondemnert i stedet for å bli reparert. Men nybilgarantien er i endring, og noen forsikrings-selskaper har nå begynt å ta risikoen med å bevare nybilgarantien ved bruk av brukte deler.

Det er satt i gang arbeid med mer systematisk kvalitetssikring av brukte deler. Men det er viktig å videreutvikle bransjesamarbeidet, særlig for batterier og andre større høyspenningskomponenter, som ombordladere, omformere og elmotorer, for å gjøre gjenbruk både mulig og attraktivt. Det er behov for trygghet om reparerte delers kvalitet for å sikre gjenbruk. Dette kan løses gjennom en sertifiseringsordning med sertifisører som kan vurdere videre bruk av brukte høyspenningskomponenter. Det trengs også en felles plattform for omsetting av ødelagte og reparerte deler som sikrer transparens, bygger et fungerende marked og kan rapportere på reduksjon av klimagassutslipp.

Forslagsstillerne mener det er viktig å få på plass et system for kvalitetssikring av brukte og reparerte bil-deler. Nye, dyre deler øker kostnaden på reparasjonen, som igjen øker sjansen for miljøbelastende kondemnering av brukbare biler.

Engangsavgiften må vektes etter produksjonsutslipp

I dag er engangsavgiften for bilkjøp i hovedsak knyttet til bilens utslipp og vekt. Den vil derfor falle bort, med unntak av den nylig innførte vektavgiften på elkjøretøy, når bilene som selges, kun er utslippsfrie.

Forslagsstillerne mener at staten fortsatt bør kreve engangsavgift for personbiler, både for å sikre inntekter og for å gi andre transportmidler og bildeling en fordel. Men når en stadig større andel av bilparken består av nullutslippsbiler, og når en klar overvekt av nye biler som selges er nullutslippsbiler, mener forslagsstillerne

at det bør utredes hvordan engangsavgiften også kan bidra til reduksjon av utslipp fra produksjonen. Dette vil være mulig etter at EUs standard for livssyklusanalyser (LCA) for biler innføres fra 2025. Når det gjelder fossilbiler, mener forslagsstillerne at CO₂-utslipp i bruksfasen fremdeles må vektes tyngst.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g:

1. Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav om bruk av EUs nye standard for livssyklusanalyse (LCA) i alle offentlige anskaffelser av personbiler og lette varebiler fra og med når standarden er klar i 2025, og at det offentlige prioriterer biler med samlet lavt CO₂-avtrykk gjennom livsløpet, i tillegg til andre miljø- og bærekraftshensyn.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at kommuner og fylkeskommuner sikres tilgang på tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å stille miljøkrav ved anskaffelser og følge opp kontrakter, for eksempel ved å opprette en regional kompetanseordning for miljøinnkjøp.
3. Stortinget ber regjeringen utrede potensialet i Norge for gjenbruk av kasserte elbilbatterier samt økonomiske insentiver for at bedrifter eller husholdninger kan ta slike batterier i bruk.
4. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan uavhengige sertifisører eller andre ordninger kan bidra til trygg bruk av brukte (likeverdige) bildeler, inkludert gjenbruk av batterier.
5. Stortinget ber regjeringen sikre at den pågående utredningen om momsfristak for brukthandel og reparasjon skal inkludere en vurdering av bilreparasjon og brukte (likeverdige) bildeler.
6. Stortinget ber regjeringen utrede en endring av engangsavgiften for nullutslippsbiler, som sikrer at CO₂-komponenten vektes etter utslipp i bilens produksjonsfase.

25. april 2024

Rasmus Hansson

Lan Marie Nguyen Berg

Une Bastholm