

Statens vegvesen

Deres ref.:	26/181027-1
Deres dato:	02.07.2026
Vår ref.:	JCG
Vår dato:	02.10.2026

Høringsuttalelse – forslag til regelendringer som gir hjemmel til å innføre nullutslippssoner, og hjemmel for automatisk kontroll og håndheving

Vi viser til høringen knyttet til innføring av nullutslippssoner for motorvogner. Grønt Landtransportprogram (GLP) er et offentlig-privat samarbeid, med formål å stimulere til et bredt teknologiskifte i transportsektoren for å realisere vedtatte nasjonale klimamål. Programmet ble etablert i 2021, og har i dag 20 tilknyttede medlemsorganisasjoner, 18 offentlige observatører og nærmere 70 partnerbedrifter.

Våre medlemmer og partnere mener at norske kommuner bør få hjemmel til å innføre nullutslippssoner for næringstransport. Det anses som et viktig virkemiddel for å kutte utslipp fra veitrafikken og fremskynde overgangen til utslippsfri transport, slik det også er beskrevet i Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050*¹. Vi i GLP hilser derfor tiltaket velkommen. Det er viktig at lovgrunnlaget gir den nødvendige forutsigbarhet for både kommuner og næringsliv. Nedenfor følger våre innspill til forslaget.

Definisjonen av nullutslippskjøretøy må gjøres mer presis

Vi mener forslaget er upresist når det gjelder hvilke kjøretøy som omfattes av kravet. I paragraf 7.2.1 er det foreslått et nytt fjerde ledd i §7 «En kommune kan innføre forbud mot bruk av motorvogner med forbrenningsmotor i en geografisk avgrenset sone (nullutslippssone) for å bidra til reduksjon av klimagassutslipp fra vegtrafikken og for å fremme overgang til motorvogner med nullutslippsløsninger». Ifølge forordning (EU) 2024/1610² er hydrogendrevne tunge kjøretøy med forbrenningsmotor klassifisert som nullutslipp. Det kreves en mer presis formulering av hvilke kjøretøy som omfattes av forskriften, og vi foreslår at den følger EUs definisjon.

Biogasskjøretøy bør få generelt unntak

Biogasskjøretøy er en viktig klimaløsning og har gjennom mange år fått tilsvarende eller liknende fordeler som elektriske kjøretøy i både nasjonale og lokale virkemidler. Det har gitt en relativt høy andel biogasskjøretøy i Norge, og for de første åtte månedene i 2026 var

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/februar-2026/klimatiltak-i-norge-2026/>

² https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401610

andelen nyregistrerte, tunge biogasslastebiler på 12%. Det er viktig å sikre forutsigbare og langsiktige rammevilkår for de anerkjente klimaløsningene. Tilgang til nullutslippssoner bidrar til en slik forutsigbarhet for de som investerer i biogasskjøretøy.

Nasjonale rammer for unntaksbestemmelser, men med en viss kommunal handlefrihet

Det bør etableres tydelige nasjonale rammer for unntaksbestemmelsene, slik at regelverket praktiseres likt på tvers av kommunene. Dette vil gi transportnæringen nødvendig forutsigbarhet og samtidig sikre en ensartet håndheving og like konkurransevilkår mellom transportører. Utforming og vedlikehold av unntaksbestemmelser vil kreve betydelig teknisk og markedsmessig kompetanse om kjøretøyteknologi, transportløsninger og teknologiutvikling. Det er lite hensiktsmessig at hver enkelt kommune skal bygge opp og vedlikeholde denne kompetansen. Tydelige nasjonale rammer vil bidra til at vurderingene blir faglig robuste, ressurseffektive og likeartede på tvers av kommunene.

Samtidig bør kommunene fortsatt gis handlingsrom til å etablere nullutslippssoner og tilpasse disse til lokale behov. Det er imidlertid viktig med mest mulig harmonisering mellom kommunene. Transport stopper ikke ved kommunegrensen. Dersom Oslo, Bergen, Trondheim og andre kommuner får ulike regler, unntak og overgangsperioder, blir det svært krevende for lastebileierne å planlegge bilpark, ruter og investeringer på en effektiv måte. Det bør være enkelt å dokumentere hvilke kjøretøy som har adgang, slik at transportøren ikke risikerer feil eller gebyr på grunn av uklare regler eller tungvinte systemer. For transportørene handler dette om å kutte utslipp, samtidig som transporten fortsatt kan gjennomføres effektivt og praktisk.

Loven må også håndheves overfor utenlandske motorvogner

I vedlegg 1 til høringsforslaget påpekes det at håndheving og illeggelse av gebyr for overtredelser begått med utenlandske motorvogner generelt har vært en utfordring. Det understrekes videre at hvordan håndheving av utenlandske motorvogner kan gjennomføres vil avhenge av hvilken metode for kontroll og håndheving kommunen velger. Av alle de fire alternativene som Statens vegvesen anser som aktuelle, konkluderes det med at ingen av dem gir en realistisk mulighet for kommunene til å håndheve loven overfor utenlandske motorvogner.

Transport av varer til for eksempel bygge- og anleggsplasser i byene med utenlandsk registrerte kjøretøy er et dagligdags syn. Loven må også håndheves overfor disse. Hvis så ikke skjer kan det gi flere utenlandske, fossildrevne kjøretøy inn i nullutslippssonene og en konkurranseulempe for norske transportører. Dette må derfor løses på en bedre måte enn hva som er beskrevet i forslaget.

Med vennlig hilsen
Grønt Landtransportprogram

Jan Carsten Gjerløw
Daglig leder