



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2398-

Dato
30. april 2025

Dokument 8:163 S (2024-2025) om å nå salgsmålene for elektriske vare- og lastebiler

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 8. april 2025 med forslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Andreas Sjalg Unneland om å nå salgsmålene for elektriske vare- og lastebiler.

Nedenfor følger mine vurderinger av representantforslaget.

Forslag 1: «Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2026 øke alle satsene i CO2-komponenten i engangsavgiften for fossile varebiler med 50 pst.»

Forslaget er forelagt finansministeren, som gir følgende svar:

«Forslaget har budsjettmessige konsekvenser, og endringer i skatte- og avgiftssystemet bør vurderes i forbindelse med arbeidet med de årlige statsbudsjettene».

Forslag 2: «Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2026 innføre fritak for trafikksikringsavgift også for tunge elektriske varebiler, i tillegg til fritaket for lette elektriske varebiler som allerede skal innføres.

Forslaget er forelagt finansministeren, som gir følgende svar:

«Forslaget har budsjettmessige konsekvenser, og endringer i skatte- og avgiftssystemet bør vurderes i forbindelse med arbeidet med de årlige statsbudsjettene».

Forslag 3: «Stortinget ber regjeringen innføre et nasjonalt bompengefritak for elektriske varebiler fram til minst 2030.»

Tunge nullutslippskjøretøy er i praksis fritatt for betaling av bompenger. Iht. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 heter det at regjeringen ikke vil åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i perioden frem til 2030. Når det gjelder lette nullutslipps-varebiler er det åpnet for at lokale myndigheter, både i og utenfor byområder, kan fastsette fritak for betaling av bompenger eller redusert bompengetakst for disse kjøretøyene. I tråd med bompengepolitikken generelt er det lagt opp til en ordning der bompengetakstene fastsettes med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak.

Forslag 4: Stortinget ber regjeringen innføre krav om at varer og tjenester som kjøpes inn av det offentlige, skal leveres med nullutslippskjøretøy. Regjeringen bes utrede hvordan et slikt krav kan iverksettes i dialog med DFØ, Statens vegvesen og Miljødirektoratet.

Det er innført nullutslippskrav til offentlige anskaffelser av personbiler, varebiler og bybusser. I tillegg er det innført nullutslippskrav til ferjer og ferjetjenester. For anleggsplasser i transportsektoren gjennomføres det pilotprosjekter for å teste ut bruk av nullutslippsløsninger, mens det i Nasjonal transportplan 2025-2036 er varslet en vurdering av om det kan settes mål eller stilles krav til anleggsplassene. Ytterligere kravstilling til transporttjenester rettet mot offentlig sektor bør ev. utredes. Herunder bør det blant annet utredes hva ytterligere kravstilling vil treffe av transport utover det som treffes av de kravene som allerede er innført. DFØ, Statens vegvesen og Miljødirektoratet er relevante fagmyndigheter for ev. å gjennomføre en slik utredning.

Forslag 5: «Stortinget ber regjeringen innføre krav om at lastebiler (N2 og N3) som kjøpes inn av det offentlige, er utslippsfrie.»

Her vil jeg vise til forslag 4. Ytterligere kravstilling til transporttjenester rettet mot offentlig sektor bør ev. utredes.

Forslag 6: Stortinget ber regjeringen vurdere nye støtteordninger gjennom Enova, som setter fart på omstillingen av landtransporten, særlig rettet mot mindre bedrifter og bedriftslading der flere mindre aktører samarbeider om etableringen. Dette gjelder også støtteordning for batterier til bedriftslading, noe som vil gjøre det mulig å etablere lading i områder med lite effekt.

Regjeringen styrer Enova på overordnet nivå, og har gitt dem betydelig faglig frihet til å prioritere mellom områder slik at midlene fra klima- og energifondet benyttes mest mulig effektivt innenfor rammene av styringsavtalen. Enova vurderer løpende hvilke typer virkemidler som best kan støtte den videre utviklingen og gi best mulig måloppnåelse.

Enova har en betydelig bevilgning i årene fremover, og handlingsrommet for å støtte prosjekter i transportsektoren vil avhenge av teknologiske og markedsmessige muligheter, det vil si tilgangen på kjøretøy og annen teknologi, og andre rammebetingelser. Den nye styringsavtalen sier at Enova først og fremst skal prioritere utslippsreduksjoner innenfor innsatsfordelingsforordningen, så Enova vil ha et sterkt fokus på transportsektoren i denne avtaleperioden.

Enova har støttet 1815 depotladepunkter siden programmet «Bedriftslading til tunge kjøretøy» ble lansert i 2022. Helt fra programmet ble opprettet ble det kommunisert at varigheten ville være på to år, og som varslet ble programmet avviklet i desember 2024. Enova vurderte da at markedet for bedriftsladere lå langt bedre an til å utvikle seg videre på egen hånd og fortsatte samtidig støtten til ladeinfrastruktur for å sikre tilgang på offentlig lading.

Enova har støttet nesten 60 offentlige ladestasjoner under støtteprogrammet «Underveislading for tunge kjøretøy» med over 300 ladepunkt for tungebil. De første har åpnet og ytterligere 30 stasjoner har planlagt åpning i løpet av 2025. Dette vil gi god tilgang på offentlig lading i Sør-Norge og gjøre det mulig for stadig flere å kjøpe elektrisk lastebil. Med utgangspunkt i nasjonal ladestrategi koordinerer Enova nå den videre innsatsen med Statens Vegvesen for å sikre grunnleggende ladetilbud i hele landet, også på døgnhvileplasser.

Enova støtter samtidig tunge nullutslippskjøretøy som skal bidra til å stimulere etterspørselssiden og øke markedsopptaket. Hittil i år er det tildelt støtte til 133 «Tunge nullutslippskjøretøy», med et totalt støttebeløp på 165 MNOK.

Forslag 7: «Stortinget ber regjeringen innføre et hurtigspor for saksbehandling av hurtigladere til tungtransport i kommunene, hos NVE og lokale nettselskaper».

Forslaget er forelagt energiministeren, som gir følgende svar:

«Etablering av hurtigladere innebærer normalt at det må bygges konsesjonspliktige nettanlegg. Det er behov for konsesjonsbehandling hos NVE dersom anleggene ikke kan bygges av områdekonsesjonær i medhold av deres områdekonsesjon og leveringsplikt. NVEs hurtigspor for konsesjonsbehandling av nettanlegg gir rask behandling av godt forberedte konsesjonssøknader som medfører små virkninger for allmenne og private interesser. Normalt vil dette innebære at NVE ferdigbehandler søknaden innen tre måneder. NVE har så langt liten erfaring med hurtigladere for tungtransport, men opplyser at anlegg for forsyning av andre ladeanlegg (elbil, fergelading, landstrøm) normalt oppfyller kravene til å kunne behandles etter eksisterende hurtigspor. Det er liten grunn til å tro at ikke hurtigladere for tungtransport også normalt skal kunne oppfylle disse kriteriene.

Jeg anbefaler at Stortinget ikke vedtar dette forslaget.»

Forslag 8: «Stortinget ber regjeringen vurdere fritak fra effekttariff for høyeffektsladere til lastebiler fram mot 2030. For å unngå effektproblemer i nettet bør det vurderes om fritaket ikke skal gjelde i topplasttimene.»

Forslaget er forelagt energiministeren, som gir følgende svar:

«Å legge til rette for at nødvendige investeringer i strømmettet gjennomføres er en høyt prioritert oppgave for regjeringen. Det er samtidig viktig at vi sørger for at nettleien ikke blir unødvendig høy i en tid hvor det skal gjennomføres store investeringer i nettet.

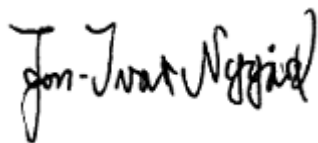
Formålet med effektbaserte tariffer er å gi insentiver til å jevne ut strømforbruket slik at kapasiteten i strømmettet utnyttes bedre, og redusere behovet for fremtidige nettinvesteringer. Over tid vil dette gi lavere nettkostnader for strømkundene, mindre naturinngrep og færre konflikter knyttet til nettutbygging. Effektbaserte tariffer gir samtidig en mer rettferdig fordeling av nettkostnadene mellom kundene ved at man må betale for det man belaster nettet.

Nettselskapenes inntekter er strengt regulert og Reguleringsmyndigheten for energi (RME) fastsetter årlig en tillatt inntekt for hvert enkelt nettselskap. Inntektsreguleringen skal ivareta de økonomiske rammebetingelsene til nettselskapene, samtidig som den skal ivareta nettkundene gjennom å sørge for at størrelsen på nettleien ikke blir høyere enn nødvendig. Det er nettselskapene selv som fastsetter tariffene innenfor tillatt inntekt og de overordnede prinsippene for tariffing bestemt av myndighetene. Den samlede tariffingen til nettselskapet er gitt av inntektsrammen. Dersom noen nettkunder skal betale mindre, må andre betale mer.

Nettselskapene er pliktige å tilby alle som etterspør nettjenester ikke-diskriminerende og objektive tariffer. En særregulering for en spesifikk næring vil bryte med dette prinsippet. Unntak for enkelt næringer vil også kunne være i strid med statsstøtteregelverket.

Jeg anbefaler at Stortinget ikke vedtar dette forslaget.»

Med hilsen

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

Jon-Ivar Nygård