



STORTINGET

Innst. 470 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:163 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Andreas Sjalg Unneland om å nå salgsmålene for elektriske vare- og lastebiler

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende 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.
2. Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2026 innføre fritak for trafikkforsikringsavgift også for tunge elektriske varebiler, i tillegg til fritaket for lette elektriske varebiler som allerede skal innføres.
3. Stortinget ber regjeringen innføre et nasjonalt bompengefritak for elektriske varebiler fram til minst 2030.
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.
5. Stortinget ber regjeringen innføre krav om at lastebiler (N2 og N3) som kjøpes inn av det offentlige, er utslippsfrie.
6. Stortinget ber regjeringen vurdere nye støtteordninger gjennom Enova, som setter fart på omstillin-

gen 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.

7. Stortinget ber regjeringen innføre et hurtigspor for saksbehandling av hurtigladere til tungtransport i kommunene, hos NVE og lokale nettselskaper.
8. Stortinget ber regjeringen vurdere fritak fra effekt-tariff for høyeffektsladere til lastebiler fram mot 2030. For å unngå effektproblemer i nettet bør det vurderes om fritaket ikke skal gjelde i topplasttime-
ne.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslaget i brev av 30. april 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill, som sammen med sakens dokumenter er tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Kristin Ørmen Johnsen og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Nancy P. Anti, lederen Sigbjørn Gjelsvik og Geir

Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 163 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Andreas Sjalg Unneland om å nå salgsmålene for elektriske vare- og lastebiler. Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev av 30. april 2025. Komiteen merker seg forslagsstillernes ønske om politiske grep for å nå målene et stortingsflertall har satt for elektriske kjøretøy i flere kjøretøykategorier, herunder forslag om både avgiftsøkninger, fritaksordninger og ulike krav knyttet til offentlige anskaffelser.

Komiteen viser også til at statsråden i sitt svar henviser til forslag om avgiftsendringer til arbeid med statsbudsjettet og til at eventuelt ytterligere krav knyttet til kjøretøyteknologi først bør utredes av relevante fagmyndigheter.

Komiteen viser også til at det har vært gjennomført skriftlig høring vedrørende representantforslaget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen la fram en ladestrategi i desember 2022, og i juni 2023 fulgte en plan for ladestasjoner for tunge kjøretøyer langs riksveinettet. Dette følges videre opp i Nasjonal transportplan (Meld. St. 14 (2023–2024), hvor det er en viktig oppgave å bygge nye og utvikle eksisterende døgnhvile- og rasteplasser for å legge til rette for lading av tunge kjøretøy. Disse medlemmer viser til at regjeringen prioriterer totalt 3,7 mrd. kroner i planperioden til forsterket innsats for tungbillading innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, og til utbygging og drift av døgnhvile- og rasteplasser.

Disse medlemmer viser til at bruksfordeler gir viktige insentiver til anskaffelse av nullutslippskjøretøy. Disse medlemmer viser til at store nullutslippskjøretøy i dag betaler 50 pst. av taksten for ordinære kjøretøy på ferje. Tunge nullutslippskjøretøy er i dag i praksis fritatt for betaling av bompenger i alle bompengeprosjekter, selv om det er åpnet opp for å kunne fastsette en takst på inntil 50 pst. også for disse kjøretøyene, jf. Prop. 87 S (2017–2018). Disse medlemmer viser til NTP, hvor regjeringen gjør det klart at den ikke vil åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i en periode frem til 2030.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet deler ambisjonen om at transportsektoren må ta sin del av det grønne skiftet. Slik insentiver i dag er lagt opp, er det lite trolig at en vil nå de klimamålene en har satt seg for vare- og lastebiler. Likevel opplever vi nå for den ambisiøse satsingen på fossilfrie kollektivløsninger, herunder spesielt buss, at kostnadene for tiltaket blir høyere enn først antatt. Dette utford-

rer nå fylkeskommunene, som må gå til drastiske tiltak for å holde kostnadsnivået nede. Det er viktig at innføring av det grønne skiftet i transportsektoren er tilpasset teknologiske muligheter, infrastruktur og økonomisk kapasitet og bæreevne for å ha legitimitet. Det er også viktig at en omlegging til grønne løsninger oppleves å være konkurransefremmende. Dette betyr også at bruk og drift av fossilfrie løsninger må oppleves økonomisk fordelaktig. I dag kan effektleddet for el-fylling på vare- og lastebiler redusere driftsfordeler el-lading i utgangspunktet har.

Disse medlemmer mener det er naturlig å vurdere disse forholdene mer helhetlig gjennom klimameldingen. Disse medlemmer mener det er vesentlig at en sørger for gode utredninger av forslag før de vedtas av stortinget, slik at de ikke får utilsiktede virkninger.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i dialog med næringen, vurdere nye støtteordninger for bedriftslading og batteriinfrastruktur til omstilling av tungtransporten, særlig rettet mot mindre bedrifter og aktører som kan samarbeide om etableringen.»

«Stortinget ber regjeringen, i dialog med næringen, utrede en modell for utforming av effektleddet som bedre reflekterer bruksmønsteret til ladeoperatørene og hensyntar at det er store variasjoner i effektuttaket for lastebillading».

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at klimaomstillingen må ha legitimitet i befolkningen, og at kostnadene må stå i forhold til utslippsreduksjonen. Disse medlemmer mener omstillingen må skje med positive virkemidler som stimulerer til endring, heller enn å straffe de som av ulike årsaker ikke kan omstille kjøretøyparken sin.

Disse medlemmer mener en økning av satser i CO₂-komponenten i engangsavgiften for fossile varebiler vil ramme næringsliv, spesielt der man har få eller ingen alternativer i dagens situasjon. Selv om Norge har kommet langt i arbeidet med omstilling til nullutslipp innen personbiler, vil bedrifter som opererer i områder uten tilstrekkelig ladekapasitet, straffes økonomisk for å ikke ha elektriske varebiler som reelt alternativ til å dekke behovene. Disse medlemmer mener det må være opp til den enkelte bedrift å vurdere hvilke kjøretøy som er hensiktsmessig for sin virksomhet.

Disse medlemmer viser til at et nasjonalt bompengefritak for elektriske varebiler til sist vil gå ut over de øvrige bilistene, som må betale tilsvarende mer for det elektriske varebiler får i fritak. Disse medlem-

mer mener krav om at varer og tjenester som kjøpes av det offentlige, skal leveres med nullutslippskjøretøy, er symbolpolitikk, uten noen realistisk plan for gjennomføring. Disse medlemmer merker seg også at forslagsstillerne ikke tydelig avgrenser forslaget, og frykter et slikt krav vil gjelde, eller bli utvidet til, større deler av verdikjeden. Disse medlemmer frykter at kravet kan medføre at distriktene og Nord-Norge får dyrere varetransport og lengre leveringstid dersom dette forslaget skal gjelde andre deler av verdikjeden enn siste ledd.

Disse medlemmer viser til at det i et sikkerhets- og beredskapsperspektiv er viktig med en variert kjøretøypark i Norge med flere energibærere. Disse medlemmer mener det offentlige ikke bør låse seg til én enkelt energibærer, og at det er kommunene, fylkeskommunene og andre underliggende etater selv som vet best hvilke kjøretøy de har behov for, og hvilke behov og forutsetninger som ligger til grunn når man anskaffer nye kjøretøy. Disse medlemmer mener derfor et slikt forslag både vil svekke beredskapen i Norge, og ikke vil kunne løse behovene for transport i hele Norge.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet er positive til virkemidler som stimulerer til omstillinger hos næringene på markedsmessige vilkår. Disse medlemmer mener at støtteordninger gjennom Enova og utredning av fritak fra effekttariff vil være positive virkemidler i så måte.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at veitrafikken er den tredje største kilden til klimagassutslippene i Norge, og at tung- og varebiler står for over halvparten av utslippene fra veitrafikken. Norge har vært en pioner når det gjelder politikk for å fremme elektrifisering av personbiler, men for nyttetransporten går omstillingen saktere. Det er langt igjen før vi når målet Stortinget har satt om at 100 pst. av salget av lette varebiler skal være elektrisk fra 2025. Så langt i år er andelen elektriske varebiler på 44 pst. Også for lastebilene ligger vi langt bak målene. Stortinget har bestemt at i 2030 skal alle nye lastebiler være elektriske eller gå på biogass, men så langt i år viser salgstallene at bare 13 pst. av de nye lastebilene er elektriske, mens 11 pst. går på gass. Disse medlemmer er bekymret for at vi ikke ligger an til å nå målene for nyttetransporten, og mener at vi må ta i bruk flere virkemidler for å nå målene.

Disse medlemmer viser til at selv om fossile varebiler har omtrent dobbelt så høye utslipp per kilometer som en fossil personbil, er engangsavgiften på fossile varebiler mye lavere enn for personbiler. Disse medlemmer vil vise til at det ikke er noen forskjell i teknologisk modenhet mellom lette og tunge varebiler, og mener derfor at alle elektriske varebiler bør ha fritak for trafikkforsikringsavgift. I dag har alle elektriske varebi-

ler tvert imot høyere trafikkforsikringsavgift enn sine fossile konkurrenter.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmene følgende forslag:

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

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

Disse medlemmer viser til at undersøkelse viser at bompengefritak har bidratt til at flere velger elektrisk. Lastebiler er omfattet av bompengefritak frem til 2030, slik det går frem av Nasjonal transportplan (NTP). Oslo kommune har innført bompengefritak for elektriske varebiler fram til minst 2030. Dette medlemmer mener at en nasjonal regel om bompengefritak for elektriske varebiler, i en overgangsfase frem til 2030, bør innføres.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmene følgende forslag:

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

Disse medlemmer viser til at det offentlige kan spille en viktig rolle i å fremme klimavennlige løsninger gjennom offentlige innkjøp, og at tydeligere miljøkrav til transport i offentlige anskaffelser kan bidra til å fremme overgangen til nullutslippsløsninger. Disse medlemmer vil vise til at flere kommuner går foran, eksempelvis Oslo kommune, som fra 2025 har innført et krav i sine anskaffelser om at transport av varer og tjenester skal skje med nullutslippskjøretøy eller biogasskjøretøy. Videre vil disse medlemmer vise til at gjennom forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport er kommuner, fylkeskommuner og staten pålagt å kjøpe inn nullutslippskjøretøy når de selv kjøper inn personbiler, varebiler og bybusser i sin kjøretøypark, med noen unntaksbestemmelser, og disse medlemmer mener dette også bør utvides til å gjelde ved innkjøp av lastebiler. Disse medlemmer viser til ministerens svarbrev til komiteen, hvor det pekes på at slike krav bør utredes i dialog med relevante fagmyndigheter.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang en utredning av krav om at varer og tjenester som kjøpes inn av det offentlige, skal leveres med nullutslippskjøretøy.»

«Stortinget ber regjeringen sette i gang en utredning av krav om at lastebiler (N2 og N3) som kjøpes inn av det offentlige, er utslippsfrie.»

Disse medlemmer viser til at dersom overgangen til nullutslippsløsninger skal fungere, kreves det god infrastruktur for lading over hele landet. Disse medlemmer mener derfor at regjeringens ladestrategi og plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy må følges opp, og at Enovas støtteordning for underveislading må fortsette. Enova avsluttet sitt støtteprogram for bedriftslading (depotlading) i oktober 2024. Disse medlemmer mener det var for tidlig, og at det bør vurderes nye støtteordninger særlig rettet mot mindre bedrifter og aktører som kan samarbeide om ladeinfrastruktur. Dette bør også gjelde støtte for batterier til bedriftslading, noe som vil gjøre det mulig å etablere lading i områder med lite effekt.

Disse medlemmer viser til at effektleddet i nettleien, slik den praktiseres av nettselskapene, skaper noen utfordringer i transportsektoren. Lastebillading er avhengig av høye effekter for å kunne utnyttes på samme måte som en diesel-lastebil. Disse medlemmer viser til at den høye effekttariffen gir enten svært dyr lading eller dårlig lønnsomhet for ladeselskapene, som kan føre til at omstillingen til nullutslippslastebiler stopper opp. Ifølge Grønt landtransportprogram (GLP) betaler flere transportører ca. 180 pst. mer i nettleie på sine depotladere enn sammenlignbare kunder hos nettselskapet, og ladeoperatørene som har offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur, som GLP har fått tall fra, betaler rundt 280 pst. mer. Disse medlemmer viser til svarbrevet fra statsråden, som peker på at det kan være problematisk å gi enkeltnæringer unntak fra effekttariffer. Disse medlemmer mener utfordringene som lastebilladingen opplever, bør utredes nærmere for å finne løsninger som ikke gir så store uheldige utslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det skal være et mangfold av kjøretøyteknologi og drivstoff tilgjengelig i kjøretøymarkedet. Dette er viktig av både innovasjons-, valgfrihets- og beredskapshensyn. Disse medlemmer kan ikke støtte en samfunnsutvikling der alt skal elektrifiseres, som kan bringe oss inn i en situasjon med energimangel og beredskapsmessig sårbarhet.

Disse medlemmer vil bemerke at elektriske kjøretøy har noen bruksmessige ulemper, som kort rekkevidde og at påfyll av energi tar lang tid. Disse medlemmer viser til at for tynge kjøretøy blir utfordringene med bruk av dagens elektriske plattformer enda tydeligere. Det gjelder også i første rekke næringskjøretøy der man er avhengig av en kontinuerlig drift og i mange tilfeller lange reiseavstander.

Disse medlemmer viser til at mens avgiftsbelastningen for bilistene gikk ned i Fremskrittspartiets regjeringstid, har Arbeiderpartiet-regjeringen med støtte fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti gjeninnført bilen som en avgiftspolitisk melkeku. Disse medlemmer mener dette er uholdbart, og vil redusere både kjøretøy- og drivstoffavgiftene. Disse medlemmer legger til grunn at lavere avgifter øker folks valgfrihet, samt at lavere priser på både biler og drivstoff bidrar til å redusere inflasjonen i økonomien. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025 samt Dokument 8:158 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Roy Steffensen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Marius Arion Nilsen om endringer i engangsavgiften for kjøretøy.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti i forhandlinger med regjeringen har fått gjennomslag for at lette varebiler skal få fritak fra trafikkforsikringsavgift, og til at regjeringen i forslag til revidert nasjonalbudsjett 2025 varsler at dette fritaket vil bli innført fra 1. mars 2026.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen, i dialog med næringen, vurdere nye støtteordninger for bedriftslading og batteriinfrastruktur til omstilling av tungtransporten, særlig rettet mot mindre bedrifter og aktører som kan samarbeide om etableringen.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen, i dialog med næringen, utrede en modell for utforming av effektleddet som bedre reflekterer bruksmønsteret til ladeoperatørene og hensyntar at det er store variasjoner i effektuttaket for lastebillading.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 3

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

Forslag 4

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

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen innføre et nasjonalt bompengefritak for elektriske varebiler fram til minst 2030.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sette i gang en utredning av krav om at varer og tjenester som kjøpes inn av det offentlige, skal leveres med nullutslippskjøretøy.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen sette i gang en utredning av krav om at lastebiler (N2 og N3) som kjøpes inn av det offentlige, er utslippsfrie.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre.

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

v e d t a k :

Dokument 8:163 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Andreas Sjalg Unneland om å nå salgsmålene for elektriske vare- og lastebiler – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Morten Stordalen

ordfører



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.

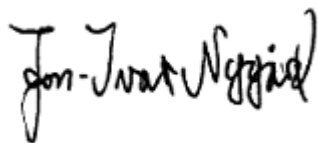
Formålet med effektbaserte tariffer er å gi insentiver til å jevne ut strømforbruket slik at kapasiteten i strømmettet utnyttes bedre, og redusere behovet for fremtidige nettinvesteringer. Over tid vil dette gi lavere nettkostnader for strømkundene, mindre naturinngrep og færre konflikter knyttet til 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



Jon-Ivar Nygård

