



STORTINGET

Representantforslag 163 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Andreas Sjalg Unneland

Dokument 8:163 S (2024–2025)

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Veitrafikken er den tredje største utslippskilden for klimagassutslippene i Norge. Norge har vært en pioner når det gjelder politikk for å fremme elektrifisering av personbiler. I 2024 var 88,9 pst. av nybilsalget elbiler. Målet om at 100 pst. av nybilsalget i 2025 skal være elektrisk, er innen rekkevidde.

For nyttetransporten har man imidlertid fortsatt en vei å gå. Stortinget har satt et mål om at alle nye lette varebiler skal være elektriske i 2025, og at alle nye tunge varebiler skal være elektriske i 2030. I 2030 skal alle nye lastebiler være elektriske eller gå på biogass. Disse målene ligger Norge ikke an til å nå. I 2024 lå salgstallet for elektriske varebiler og lastebiler på hhv. 30 og 13 pst., og på 13 pst. for biogassdrevne lastebiler. Det er en felles erkjennelse, i hvert fall i Sosialistisk Venstreparti, at det må tilrettelegges bedre for å nå målene.

En fossil varebil har omtrent dobbelt så høye utslipp per kilometer som en fossil personbil. Tross høye utslipp er engangsavgiften på fossile varebiler mye lavere enn for personbiler, og det er en viktig forklaring på at bare i underkant av 30 pst. av nye varebiler var utslippsfrie i 2024. Derfor ønsker forslagsstillerne å øke CO₂-komponenten på varebiler.

Sosialistisk Venstreparti har i forhandlinger med regjeringen Støre fått gjennomslag for at lette varebiler skal få fritak fra trafikkforsikringsavgift. Lette varebiler utgjør en fjerdedel av alle varebiler i nybilsalget, og bare en fjerdedel av salget av alle elektriske varebiler. Tunge varebiler utgjør derfor en større andel av varebilene – både generelt og blant de elektriske.

Det er ingen forskjell i teknologisk modenhet mellom lette og tunge varebiler.

Derfor mener forslagsstillerne at alle elektriske varebiler bør ha fritak for trafikkforsikringsavgift. I dag har alle elektriske varebiler tvert imot høyere trafikkforsikringsavgift enn sine fossile konkurrenter.

Fra personbiltransporten har man sett at bompengefritak har bidratt til at flere velger elektrisk. Lastebiler er omfattet av fritak slik det går frem av Nasjonal transportplan (NTP), hvor regjeringen har gått inn for å «ikke åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i en periode frem til 2030». Oslo kommune har innført bompengefritak for elektriske varebiler fram til minst 2030. En nasjonal regel for varebiler vil kunne virke positivt på nasjonalt nivå, alle steder der det er bompengebetaling.

I dag skal klima- og miljøhensyn vektlegges med minimum 30 pst. i offentlige anskaffelser, og klima- og miljøhensyn brukes som hovedregel som et av flere tildelingskriterier. Dersom det kan dokumenteres at det gir større klima- og miljøgevinst, er det mulig å bruke minimumskrav i kravspesifikasjonen istedenfor.

I dag ser vi at flere kommuner går foran. Eksempelvis har Oslo kommune fra 2025 innført et krav i sine anskaffelser at transport av varer og tjenester skal skje med nullutslippskjøretøy eller biogasskjøretøy. Kravet omfatter den siste transportstrekningen, såkalt «last-mile». Trondheim kommune har lignende krav.

Ved tydeligere miljøkrav til transport i offentlige anskaffelser vil det offentlige være med på å drive overgangen til nullutslippsløsninger. Det vil sikre raskere utslippskutt og være avgjørende for å nå salgsmålene for nullutslippskjøretøy slik de er vedtatt av Stortinget.

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. Forslagsstillerne mener at dette også bør utvides til å gjelde ved innkjøp av lastebiler.

Skal overgangen til nullutslippsløsninger fungere over hele landet, kreves det god infrastruktur for lading. Regjeringens ladestrategi og plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy må følges opp, og Enovas støtteordning for underveisladning må fortsette. Enova avsluttet sitt støtteprogram for bedriftslading (depotlading) i oktober 2024. Forslagsstillerne mener det bør vurderes nye støtteordninger særlig rettet mot mindre bedrifter og aktører som kan samarbeide om ladeinfrastruktur og batteri. Det bør også sees på mulighetene for et hurtigspor for saksbehandling av etablering av hurtigladere til tungtransporten.

Effektledet i nettleien, slik den praktiseres av nettselskapene, er ikke tilpasset bruken eller målene i transportsektoren. I et tidlig marked er det fortsatt få kunder på ladestasjonene. Den høye effekttariffen gir enten svært dyr lading eller dårlig lønnsomhet for ladeselskapene. Derfor mener forslagsstillerne at man bør vurdere fritak fra effekttariff for høyeffektsladere til lastebiler.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g:

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 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.
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 effekttariff for høyeffektsladere til lastebiler fram mot 2030. For å unngå effektproblemer i nettet bør det vurderes om fritaket ikke skal gjelde i topplasttimene.

2. april 2025

Mona Fagerås

Andreas Sjalg Unneland

