

GLPs bransjenotat - innspill til grønn omstilling

Grønt Landtransportprogram (GLP) er et offentlig-privat samarbeid for omstilling i transportbransjen. Våre ca. 20 medlemsorganisasjoner og nærmere 70 partnerbedrifter representerer ledende lastebil- og busseiere, vareeiere, kjøretøyprodusenter, teknologibedrifter, infrastrukturbyggere, energileverandører og finansforetak.

For at virkemiddelapparat, regelverk, myndigheter og politikere skal kunne agere i takt med næringslivet, presenterer vi i dette dokumentet en samlet bransje sine viktigste innspill.

Nødvendige tiltak fra myndighetene

1. Regjeringens avgiftspolitikken må være forutsigbar.
2. Tunge nullutslipp- og biogasskjøretøy må fritas for bomavgift fram til minimum til 2035.
3. Kommuner bør få anledning til å innføre nullutslippssoner for næringstransport.
4. Utbyggingen av døgnhvileplasser med tilstrekkelig lading og nærhet til fyllestasjon for biogass må akselereres slik at ambisjonene i NTPs Tungbilpakke om minst 80 plasser innen 2030 nås.
5. Enovas støtteordninger virker, men må utvikles videre.
 - a. Støtten til innkjøp av kjøretøy og etablering av infrastruktur må opprettholdes.
 - b. Det bør etableres en støtteordning for etablering av batteriløsninger tilknyttet ladestasjoner.
 - c. Det bør etableres en støtteordning til hydrogenstasjoner.
 - d. Støtteordninger må avvikles med minimum 6 måneders varsel for å gi bransjen forutsigbarhet.
6. Offentlige anskaffelser er et svært viktig virkemiddel.
 - a. Anskaffelser som omfatter transport utført av tunge kjøretøy bør ha lange kontraktperioder på for eksempel fire til seks år for å skape tilstrekkelig forutsigbarhet for nyinvestering i kjøretøy.
 - b. Kontraktene bør stille krav om bruk av el, biogass, hydrogen eller biodrivstoff utenfor omsetningskravet.
7. Relevant regelverk bør gi tunge nullutslipp- og biogasskjøretøy fortrinn som fremmer omstillingen.
 - a. Regelverket for vekt og dimensjoner må ikke gi ulemper for nullutslipp- og biogasskjøretøy.
 - b. Det bør gis unntak i regelverket for kjøre- og hviletid slik at elektriske kjøretøy kan flyttes på ladeplass uten at dette medfører brudd på regler om hviletid.
 - c. Fortrinn må gis på en måte som ivaretar sikkerhet, arbeidsmiljø og anstendige arbeidsvilkår.
8. Bruk av fossilfrie drivstoff styrker forsyningssikkerheten og er viktig for beredskapen.
 - a. Myndighetene bør bidra med nødvendige virkemidler for produksjon av biogass, biodrivstoff og hydrogen som kan benyttes til tungtransport.
 - b. Energiinfrastruktur må dimensjoneres til å levere tilstrekkelig effekt og energimengde til lade- og fyllestasjoner, og stasjonene bør anses som kritisk infrastruktur som prioriteres i konsesjonsprosesser og tilknytning til nett.

Aktørene i bransjen tar i dag en betydelig risiko gjennom omfattende investeringer i kjøretøy og infrastruktur for fossilfrie drivstoff. Vi ser fram til et godt samarbeid med myndighetene om treffsikre tiltak for å redusere risiko og sikre en bærekraftig grønn omstilling i transportbransjen.

Oslo, september 2026

Jan Carsten Gjerløw
Daglig leder
jan.carsten.gjerlow@nho.no
Tlf. 913 74 095

Bjørn Røst Kjørmo
Rådgiver/partneransvarlig
bjorn.rost.kjormo@nho.no
Tlf. 980 10 970

Simen Narum
Markedsanalytiker
simen.oskar.dale.narum@nho.no
Tlf. 415 54 747

Thor Morten Wangen
Kommunikasjonsrådgiver
thor.morten.wangen@nho.no
Tlf. 476 385 81

Dette vil transportbransjen gjøre selv

GLPs medlemmer og partnere representerer ledende lastebileiere, busselskaper, vareeiere, bilprodusenter, teknologibedrifter, infrastrukturbyggere og energiselskaper i Norge. Disse bidrar blant annet med investeringer i omstillingen og tar en betydelig risiko. Her er noen tiltak de selv bidrar til å gjennomføre:

Samarbeid og effektivisering

- Støtte og aktivt arbeid for å bidra til regjeringens ambisjon om at alle nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass innen 2030.
- Legge til rette for mer samlasting og bedre planlegging.
- Øke fleksibilitet og samarbeid om leveringstider for vareeiere og transportkjøpere.
- Optimalisere tilgjengelig kapasitet og redusere tomkjøring.
- Overføre godstransport fra vei til bane og sjø, der dette er mulig.
- Øke samarbeidet mellom transportører og vareeiere om bruk av eksisterende anlegg for depotlading og ved etablering av nye.
- Skape flere møteplasser, blant annet gjennom GLP, der aktører som har gått foran kan dele erfaringer knyttet til grønne valg, for at andres beslutningsgrunnlag skal bli best mulig.
- Styrke dialogen mellom vareeiere og transportører for å oppnå en bedre risikodeling, særlig i anskaffelser av kjøretøy og ladeinfrastruktur.
- Søke å etablere ladestasjoner / hvileplasser ved eller nær logistikknutepunkt som havner og jernbaneterminaler for å utnytte eksisterende el-infrastruktur.
- Bidra til god dialog innad i bransjen og med myndighetene når det gjelder bransjens rolle for å styrke beredskapen.

Kultur og kompetanse

- Legge til rette for bedre opplæring av sjåfører i effektiv og utslippsvennlig kjøring.
- Synliggjøre konsekvensene kabotasje kjøring har for norsk transportberedskap, konkurransekraft og omstillingsevne.
- Bruke fossilfrie kjøretøy som et markedsføringstiltak rettet mot unge mennesker som vurderer å bli yrkessjåfører. Fremsnakke gevinstene ved grønn omstilling og bygge positivt budskap for rekruttering.
- Synliggjøre gevinster og resultater ved samarbeid, gjerne gjennom GLP.
- Øke kunnskap hos politikere og kunder om transportnæringens behov og løsninger, gjerne gjennom GLP.
- Synliggjøre utslippskuttene transportkjøpere (kunder/samarbeidspartnere) kan bidra til ved valg av grønne løsninger, gjerne gjennom GLP.
- Øke forståelsen for kostnadene knyttet til frakt av personer og gods og kartlegge betalingsvilligheten for utslippsfri transport