

Skriftlig innspill til Energi- og miljøkomiteen

Fra Grønt Landtransportprogram (GLP)

Kort oppsummert

Regjeringen foreslår å redusere overføringen til Enova, fra 7,9 milliarder til 4,1 milliarder kroner. GLP mener kuttet kommer på feil tidspunkt og sender motstridende signaler til dem som skal investere i nullutslipps tungtransport. Vi ber komiteen reversere kuttet og øremerke midler til tunge nullutslippskjøretøy, gi en tydelig forventning om at Enova opprettholder støtten til omstillingen i transportbransjen og gjeninnføre støtten til GLP (se siste punkt).

1. Omstillingen er i gang, men etterspørselen er større enn bevilgningen

Hittil i år er 27 % av nyregistrerte tunge lastebiler fossilfrie. Det er åpnet 33 nye offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge kjøretøy og fire biogasstasjoner. Enova har i år gitt tilsagn til rekordmange tunge nullutslippskjøretøy. Søknadsrunden i november er avlyst, og de som søker i desember får tilsagn i januar og dermed under neste års budsjett.

Jobben er likevel på langt nær gjort. Etter 3. kvartal er Akershus på topp med 49 % fossilfrie (218 av 445 registreringer) blant nyregistrerte tunge lastebiler, mens Finnmark er på bunn med 5 % (2 av 40 registreringer). På Østlandet handler det om oppskalering, mens i andre deler av landet er omstillingen så vidt i gang. Små transportører, med ti eller færre lastebiler, eier totalt 47 % av lastebilene, men de har kjøpt bare 13 % av de fossilfrie lastebilene som er solgt hittil i år. Omstillingen går altså langsomt blant de mange små aktørene, og også de må bli med.

2. Budsjettet taler selv imot kuttet

Regjeringen anslår selv at satsingen på tungtransport og varebiler gir størst utslippseffekt i klimastatus og -plan, om lag 2,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2027–2030. GLP vil imidlertid peke på fire forhold i regjeringens egne dokumenter:

- Klimastatus og -plan sier at den reduserte Enova-bevilgningen gjør at den samlede effekten av satsingen blir mindre. Hvor mye, oppgis ikke.
- Enova skal «løpende» vurdere når støtten til tungtransport fases ut, og det er «vanskelig å anslå» når. Det finnes verken kriterier eller tidspunkt.
- Veibruksavgiften foreslås kuttet med 1 175 mill. kroner, slik at dieselpriisen holdes reelt uendret. Prissignalet mot fossil diesel uteblir samtidig som støtten svekkes.
- Stortinget har bedt om virkemidler mot fossile lastebiler og busser, med høring senest 1. februar 2027. Inntil de foreligger, vet ingen hvilke rammer som gjelder fra 2028.

Vi vil også nevne en forskrift vi frykter kan bremse omstillingen. Forskriften om utslippskrav ved offentlig anskaffelse til veitransport, som trådte i kraft 28. september, krever at bare 25 % av lastebilene over 3,5 tonn bruker alternativt drivstoff frem til 2030. Definisjonen er bred og unntakene mange. I stedet for å bruke offentlige anskaffelser som verktøy for å øke takten i omstillingen, er faren stor for at regjeringen her gjør det motsatte.

3. Ingen garanti for at veitransport fortsatt vil prioriteres

Regjeringen viser til at Klima- og energifondet vil ha om lag 36 milliarder kroner ved utgangen av 2026. Ifølge KLDs Oppdragsbrev for Enova SF for 2026, var 20,4 milliarder kroner per 31.12.2025

bundet opp i tilsagn som allerede er gitt. I årene som kommer forventes store investeringer i CO₂-fangst fra avfallsforbrenning, industri og maritim transport. Det er ingen garanti for at Enova fortsatt kan prioritere tungtransporten. Investeringsbeslutninger styres av hva staten signaliserer at den vil gjøre fremover, ikke av saldoen på fondets konto.

Nullutslipps lastebiler og busser har høyere innkjøpspris og lang levetid, og beslutningen avhenger av om støtten finnes ved bestilling, om lading er på plass langs ruten og hvilke avgifter og krav som gjelder om fem til ti år. GLP frykter at bedrifter utsetter investeringer eller velger diesel for sikkerhets skyld. Markedet for tunge fossilfrie kjøretøy er modent nok til å vokse, men ikke stort nok til å bære seg selv. En elektrisk trekkvogn koster anslagsvis 2 millioner kroner mer enn med diesel som drivlinje. Det er nå støtten gjør størst nytte, og det er nå de politiske signalene må være tydelige i hvilken retning man skal gå.

4. GLPs bidrag

GLP er en samarbeidsarena for næringen som fjerner konkrete barrierer for omstilling i lastebil- og bussnæringen. Blant annet:

- **Billigere og smartere lading.** Sammen med Glitre Nett har vi fått frem en ny nettleietariff som gir halv nettleie for dem som kan flytte lading fra dag til natt. Det gir besparelser for lastebileierne og bedre utnyttelse av strømmettet uten ekstra investeringer. Vi arbeider nå for å få nettselskaper over hele landet til å tilby en tilsvarende tariff.
- **Jevnlig omfattende analyse** av omstillingen, brukt som kunnskapsgrunnlag av både private og offentlige aktører.
- **Erfaringsdeling og pilotprosjekter** innen elektriske lastebiler, langdistansebusser, ladeinfrastruktur og biogasskorridorer. Det er særlig viktig for aktører uten store egne ressurser.

Våre erfaringer er at de største barrierene ikke bare er kjøpesummen, men samspillet mellom kjøretøy, infrastruktur, regelverk, kompetanse og kostnader. Slikt arbeid fungerer best når næringen og det offentlige jobber sammen.

5. Vi ber komiteen støtte

1. **Reverser kuttet i Enova:** Enovas bevilgning økes med 3,8 milliarder i forhold til regjeringens forslag, slik at samlet tilførsel holdes på 2026-nivå. Av dette øremerkes minst 1 milliard til støtteordningen for tunge nullutslippskjøretøy. Dette er et gulv, ikke et tak. Rammen for ordningen var 1,65 milliarder kroner i 2026, og etterspørselen har allerede overgått den. Enova må derfor forventes å bruke vesentlig mer enn 1 milliard på tungtransport i 2027.
2. **Gi en tydelig forventning** om at Enova opprettholder støtten til tunge nullutslippskjøretøy og lading frem til nye lastebiler og busser nærmer seg 2030-målet om at alle nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller biogass.
3. **Gjeninnfør støtten til GLP med 3 millioner kroner over kap. 1400 post 76.** Tilskuddet var 1,6 millioner i 2025, men ble ikke videreført i 2026. Når omstillingen skal skaleres opp, må hele landet med, og de minste lastebileierne må få mulighet til å delta. Da kommer nye barrierer til syne, og det trengs en felles arena og noen som løser dem sammen med næringen. Næringen bidrar selv med mer enn 4 millioner kroner. Tilskuddet er lite sammenlignet med effekten.