

# Skriftlig innspill til Samferdselskomiteen

Fra Grønt Landtransportprogram (GLP)

## Kort oppsummert

Realiseringen av Tungbilpakken er godt i gang, og GLP har merket seg at Statens vegvesen prioriterer den høyt. Den største uløste utfordringen GLP ser nå, er manglende infrastruktur i Nord-Norge. Våre tall for kjøretøypark og nyregistreringer viser at markedet i nord foreløpig ikke er modent nok til å veie opp for den økonomiske risikoen kommersielle utbygger må ta. GLP ber komiteen sørge for at Tungbilpakken får en tydelig nordlig dimensjon, og følge opp flere andre forhold i budsjettet (se avsnittet «Vi ber komiteen støtte» nederst).

## 1. Omstillingen er i gang, men etterspørselen har nådd taket for 2026

Hittil i år er 27 prosent av *nyregistrerte* tunge lastebiler fossilfrie. Likevel er det kun 8 prosent av *den totale bestanden* som er fossilfrie, hvorav 3 prosent er elektriske og 5 prosent bruker biogass.

Det er åpnet 33 nye offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge kjøretøy og fire biogasstasjoner hittil i år. Infrastrukturen for el og biogass begynner å bli godt utbygd sør for Trondheim.

Veien til stortingsflertallets mål om at alle nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030 er fortsatt lang. Takten i omstillingen er ujevnt fordelt. Akershus er på topp med 49 % fossilfrie nyregistreringer (218 av 445 registreringer), mens Finnmark har laveste andel med 5 % (2 av 40 registreringer).

På Østlandet handler det om oppskalering, mens i andre deler av landet har omstillingen så vidt begynt. Små transportører, med ti eller færre lastebiler, eier totalt 47 % av lastebilene. Likevel står disse kun for 13 % av de fossilfrie nyregistreringene hittil i år. Vi når ikke målene som er satt om ikke de mange små aktørene lykkes.

Enova har i år gitt tilsagn til rekordmange tunge nullutslippskjøretøy. Dette har ført til at søknadsrunden i november er avlyst, og de som søker i desember får tilsagn i januar og dermed under neste års budsjett. Årsaken er ifølge Enova at den sterke veksten i søknader har ført til at man nærmer seg den øvre årlige tildelingsrammen som er fastsatt i det støtterettslige grunnlaget for ordningen. Støtteordningen «Tunge nullutslippskjøretøy» er notifisert med en årlig ramme på 1,65 milliarder kroner. Endringer i statsstøtteregelverket gjør at denne rammen ikke er et tak fra 2027. Taket er fjernet, så nå er det Enovas budsjett som avgjør, og her kutter regjeringen i overføringen.

## 2. En ekstra satsing i nord er nødvendig

Tungbilpakken skal gi et sammenhengende tilbud av døgnhvileplasser og ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy langs riksveinettet. Statens vegvesen har organisert arbeidet nasjonalt og opplyser at det er høyt prioritert. Målet i NTP 2025–2036 er om lag 25 nye døgnhvileplasser med lading innen 2030. Ifølge Statens vegvesen er det hittil i år åpnet ti nye døgnhvileplasser tilrettelagt for tungbillading, og fire nye tilbudskonkurranser er ute. For 2027 planlegges seks nye plasser ferdigstilt og sju nye konkurranser utlyst. Utbyggingen skjer i samarbeid mellom Enova, Statens vegvesen og Nye Veier. Dette fortjener honnør.

GLPs analyse viser at det er bygget lite infrastruktur for fossilfrie, tunge kjøretøy i de nordligste fylkene. Det er per i dag 4 offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge kjøretøy i de tre nordligste

fylkene. Det er heller ingen biogass- eller hydrogenstasjoner, og dermed er ikke disse energibærerne alternativer på kort sikt i nord.

Infrastruktur i nord er viktig av flere årsaker. Mye gods transporteres ut av landet fra nord, samtidig som dagligvarer og andre viktige forsyninger fra sør fraktes nordover. Det er lange avstander, og når det ikke er en sammenhengende infrastruktur, kan heller ikke transportører som kjører nord-sør omstille sin lastebilflåte. Dette fører til at man heller ikke får fullt utbytte av biogasstasjonene og ladeinfrastrukturen som er etablert i sør.

Det er også utfordringer knyttet til forsyningssikkerhet og beredskap. Flere steder i de nordligste fylkene er det manglende nettkapasitet og en anstrengt kraftsituasjon. Statnett har stanset nye reservasjoner for større forbruk nord for Svartisen. Dette kan gjøre det ekstra krevende og kostbart å etablere tilstrekkelig infrastruktur i flere nettområder.

GLP mener at det bør rettes en særskilt innsats for å etablere infrastruktur for fossilfri tungtransport i nord, og at regjeringen må legge fram en plan for nødvendige tiltak, senest til revidert nasjonalbudsjett 2027.

### Vi ber komiteen støtte

1. **Nord-Norge i Tungbilpakken.** Regjeringen bes sørge for at Statens vegvesen tar et særskilt ansvar for infrastruktur som bidrar til omstilling av tunge kjøretøy i de tre nordligste fylkene, og at Statens vegvesen senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2027 legger frem et kostnadsanslag og en tidsplan for døgnhvileplasser med lading i disse fylkene.
2. **Strengere krav i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser av veitransport.** Regjeringen bes øke ambisjonsnivået for 2030 og snevre inn unntakene.
3. **Forutsigbare rammer.** Virkemidlene mot fossile lastebiler og busser sendes til høring senest 1. februar 2027 med tydelig ikrafttredelse. Regjeringen bes sørge for at støtten til tunge nullutslippskjøretøy og lading videreføres frem til nye lastebiler og busser nærmer seg 2030-målet om at alle nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller biogass.