

VEIKART MOT
2030
FOR NYTTE-
KJØRETØY



INNLEDNING

Stortingets ambisjon om at 100 prosent av nybilsalget for lastebil skal være nullutslipp eller biogass i 2030 er svært ambisiøst. Skal målet nås, forutsetter det betydelig forsterket innsats på virkemiddelsiden. Overgangen til nullutslipp og biogass for nyttekjøretøyene forutsetter både teknologisk modenhet for kjøretøyene, tilstrekkelig lade/fyllinfrastruktur og bedriftsøkonomisk lønnsomhet for virksomhetene (Total Cost of Ownership, TCO).

Veikartet er utarbeidet av Norges Bilbransjeforbund (NBF) og Bilimportørenes Landsforening (BIL).

NBF representerer ca 1650 bilbransjevirksomheter, mens BIL representerer de aller fleste bilimportører/produsenter i Norge. Miljøstiftelsen ZERO, Grønt Land-transportprogram og Norsk elbilforening har alle sluttet seg til Veikartet.

NBF og BIL vil i dette veikartet trekke linjene frem til 2030 for utvikling for nullutslipp- og biogasskjøretøy for de ulike nyttekjøretøykategoriene. Vi vil videre presentere hvilke virkemidler vi mener må til for at Stortingets mål skal kunne nås.

Bruk av positive virkemidler gir de beste forutsetningene for det grønne skifte på veien. Vi anerkjenner likevel at det vil være nødvendig med enkelte restriksjoner og kostnadsøkninger for fossile drivlinjer. Men restriktive virkemidler bør i hovedsak brukes på moden teknologi. Hvis teknologien ikke finnes, blir konsekvensen økt næringsbeskatning, ikke økt omstilling.



FORUTSIGBARHET, FORUTSIGBARHET, FORUTSIGBARHET

Norsk transportnæring er en sterkt konkurranseutsatt næring, også fra utenlandske aktører, med mange små virksomheter og lave marginer. Overgangen til nullutslipp og biogass påvirker kostnader og gir usikkerhet både ved innkjøp og for drift og rest-verdi. Tempo i utbygging av infrastruktur, tilgang til og kostnader for lading er vesentlige usikkerhetsmomenter. I tillegg går det ofte lang tid fra et kjøretøy bestilles til det er på veien.

Den teknologiske utviklingen for mer klimavennlige kjøretøy går fort. Men produktmodenheten varierer betydelig for ulike transportoppgaver og kjøretøykategorier.

Vi definerer en teknologi som moden når den omfatter flere leverandører og utgjør en vesentlig del av tilbudet i et marked eller segment av et marked, og produksjonskapasiteten er til stede for å kunne dekke etterspørselen.

Forutsigbarhet for varighet og styrke i eksisterende virkemidler er avgjørende for investeringsviljen i virksomhetene. I dag er forutsigbarheten for svak. I tillegg må nye virkemidler tilkomme.

Vi understreker at våre forslag ikke er en meny det kan velges fra. Det må til helhetlige tiltakspakker som får virke gjennom stortingsperioden 2025-29. Dette må på plass dersom 2030-målene for nyttekjøretøyene skal nås. Her er NBF og BILs skisse.

1 EKSISTERENDE/VEDTATTE VIRKEMIDLER

- ENOVA-støtte til kjøp. ENOVA-støtten må videreføres på minst dagens nivå.
- Bompengefritak til 2030 vedtatt for nullutslippslastebil. Videreføring må vurderes utover 2030. Bompengefritak for biogasslastebil må innføres nasjonalt.
- Kollektivfelttilgang. Tiltaket må få virke så lenge det er plass, men minst til 2030. Nullutslipps vare- og lastebil bør prioriteres fremfor biogasslastebil ved begynnende plassproblemer.

2 NYE VIRKEMIDLER

- Gi kommunene mulighet til å innføre nullutslippssoner for nyttekjøretøy i storbysentrum.
- Krav om at alle leveranser skal løses ved bruk av nullutslipp- eller biogasskjøretøy i offentlige innkjøp, slik [Oslo kommune](#) har innført.
- Lengre kontrakter i offentlige anbud, eksempelvis 4-5 år. Umodent annenhåndsmarked og lav eksporterbarhet for el-lastebil gir svært høy usikkerhet for restverdi ved salg.
- Gratis ferge/redusert sats for nullutslipp og biogass lastebil.

- Høyere bompenger for nyregistrerte diesel-kjøretøy i kjøretøygrupper hvor nullutslippsteknologi er moden.
- Forsterke miljødifferensieringen i vektårsavgiften for kjøretøygrupper med moden nullutslippsteknologi.
- Regjeringen har varslet at den vil vurdere engangsavgift for tunge kjøretøy dersom innfasingen av elektriske lastebiler går tregere enn forventet. En særnorsk engangsavgift for tunge kjøretøy vil virke sterkt konkurransevridende i disfavør norske transportører, og bør unngås. Kun dersom utviklingen ikke skaleres tilstrekkelig med bruk av positive virkemidler, vil en moderat engangsavgift for dieselkjøretøy i kjøretøygrupper med moden nullutslippsteknologi kunne være akseptabelt, i siste fase før 2030. Dette forutsetter at ladeinfrastrukturen for alle typer elektriske nyttekjøretøy er tilstrekkelig utbygd.

VEIKART MOT FOR NYTTE-
2030 KJØRETØY

TRANSPORTTYPE		2025	2026	2027	2028	2029	2030
 VAREBIL LETT	TEKNOLOGISK MODENHET	Noe begrenset nyttelast.	Bredere modellutvalg.				
	TCO-PARITET	I pr. d.d. kontra diesel: +30 - 35 %. Avhengig omfang av bompenger i område en opererer i, men i høy grad også bl.a. av hva som skjer med nullutslippssoner og tilgang kollektivfelt.					
 VAREBIL TUNG	TEKNOLOGISK MODENHET	Modenhet for en god del bruksområder, men mangler i for stor grad kombinasjonen av høy nyttelast, høy tilhengervekt og 4WD					
	TCO-PARITET	Avhengig av omfang av bompenger i område en opererer i, men i høy grad også bl.a. av hva som skjer med nullutslippssoner og tilgang kollektivfelt					
 LASTEBIL DISTRIBUSJON	TEKNOLOGISK MODENHET	For de aller fleste kjøreoppdrag.					
	TCO-PARITET	Avhengig av svært mange faktorer, bl.a. kjøpspris/Enova-støtte, restverdi, andel depot- kontra underveislading, omfang av bompenger, km-produksjon, serviceavtale, tidsbesparelse v/ kollektivfelt, (off.) innkjøp og evt. krav om nullutslipp m.m.				Produsenters egne anslag for nullutslippsandel i 2030 spriker og/eller er manglende; kan ligge på noe under 50 % batterielektrisk, noe over 50 % ICE og en en-sifret andel biogass. Dette er altså noenlunde i tråd med det gamle, norske nullutslippsmålet på 50 % i 2030, men langt under det nye på 100 %.	Det er mao. et stort gap mellom anslag fra dem som skal levere teknologien og hva Stortinget bestemmer seg for; drahjelp/insentiver er som kjent helt nødvendig – helt til og med 2030 og antagelig lengre.
 LASTEBIL LANG- TRANSPORT	TEKNOLOGISK MODENHET	Biler leveres, men en får pr. 2025 ikke kjørt langt nok og tungt nok, og ikke alt innen ADR. På kontinentet er det 2-akslede som gjelder, så derfor er det først og fremst satset på dette når det gjelder utvikling av el-trekkvogner. 3-akslet el-trekkvogn er litt i startgropen.	For en del kjøreoppdrag.		BEV vil bli dominerende på tvers av de fleste applikasjoner, inkludert langtransport.		
	TCO-PARITET	Avhengig av svært mange faktorer, bl.a. kjøpspris/Enovastøtte, restverdi, andel depot- kontra underveislading, omfang av bompenger, km-produksjon, serviceavtale, tidsbesparelse v/kollektivfelt, (off.) innkjøp og evt. krav om nullutslipp m.m. I og med at el-lastebiler er unntatt bompenger, vil TCO for disse kontra diesel være bedre jo mer bompenger det er i regionen det kjøres i. Bilpris er pr. vår 2025 ganske uvisst for de fleste. Her vet en nok mye mer innen et års tid.	For spesifikke tilfeller/oppdrag kan TCO anslås, og vil i gunstige tilfeller oppnå paritet. Grønt Landtransportprogram har analyser av dette.			Produsenters egne anslag for nullutslippsandel i 2030 spriker og/eller er manglende; kan ligge på noe under 50 % batterielektrisk, noe over 50 % ICE og en en-sifret andel biogass. Dette er altså noenlunde i tråd med det gamle, norske nullutslippsmålet på 50 % i 2030, men langt under det nye på 100 %.	Det er mao. et stort gap mellom anslag fra dem som skal levere teknologien og hva Stortinget bestemmer seg for; drahjelp/insentiver er som kjent helt nødvendig – helt til og med 2030 og antagelig lengre.
 LASTEBIL ANLEGG	TEKNOLOGISK MODENHET	Ikke mange kan levere i dag, men flere i 2026. Betyr at teknologien her ikke kan anses som moden før om et par år.					
	TCO-PARITET	2-akslet tippbil, el: f.eks. ca. 4 mill. før Enova-støtte, mot Diesel: ca. 2,1 mill. Ligner på regnestykket for distribusjonsbil.				Produsenters egne anslag for nullutslippsandel i 2030 spriker og/eller er manglende; kan ligge på noe under 50 % batterielektrisk, noe over 50 % ICE og en en-sifret andel biogass. Dette er altså noenlunde i tråd med det gamle, norske nullutslippsmålet på 50 % i 2030, men langt under det nye på 100 %.	Det er mao. et stort gap mellom anslag fra dem som skal levere teknologien og hva Stortinget bestemmer seg for; drahjelp/insentiver er som kjent helt nødvendig – helt til og med 2030 og antagelig lengre.

Tabellen viser utviklingen i produktmodenhet for kjøretøygruppene fra gul til grønn, basert på dagens virkemidler. Sterkere virkemiddelbruk vil fremskynde lønnsomhet for teknologisk modne produkter.

TCO = Total Cost of Ownership (totale eierskapskostnader). TCO-vurderingene er basert på dybdeintervjuer med lastebil-importørene og viser et tversnitt av importørenes vurderinger av egen portefølje og markedssituasjon.

For mange små og mellomstore virksomheter vil det oppleves risikabelt å investere i grønne kjøretøy før disse har vist seg lønnsomme og med tilstrekkelig produktmodenhet over noe tid.



Foto: Shutterstock

3 LADE- OG FYLLEINFRASTRUKTUR FOR TUNGTRANSPORT – STATUS OG VEIEN MOT 2030

■ NÅSITUASJON: VEKST – MEN FORTSATT BEGRENSET

Elektrifiseringen av tungtransporten er i gang, men dette gjelder i hovedsak den delen av tungtransporten som kjører kortere ruter og som har gode muligheter for depotlading. Beregninger fra Grønt Landtransportprogram viser at en svært høy andel depotladig – ca. 70 % – er nødvendig for å oppnå lavere totale eierkostnader (Total Cost of Ownership, TCO) enn en tilsvarende fossil lastebil.

Pr. 2025 har ENOVA støttet 51 offentlige ladestasjoner med totalt 293 ladepunkter rettet mot tungtransport gjennom programmet «underveislading for tunge kjøretøy». I tillegg har enkelte logistikknutepunkt etablert egne høyeffekts ladere (opp mot 1 MW). Biogass er også i bruk, og det finnes et voksende, men fortsatt fragmentert nettverk av fyllestasjoner for flytende og komprimert biogass.

■ VEDTATTE PLANER: TYDELIG RETNING – MEN FORTSATT IKKE NOK

I Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 er en tungbilpakke på 3,7 milliarder kroner foreslått, hvor 1,7 mrd. skal gå til etablering av bedre raste- og hvileplasser med lademuligheter. I gjennomføringsplanen for 2025-2028 prioriteres utbygging av slike plasser tidlig i perioden, særlig langs TEN-T-kjernenettverket (det transeuropeiske hovedveinettet). Samtidig finnes støtteordninger for biogassutbygging gjennom Enova og Innovasjon Norge.

Status og oversikt over eksisterende og planlagte døgnhvileplasser finnes hos Statens vegvesen:
[Døgnhvileplass – eksisterende og kommende](#)

■ ER TILTAKENE TILSTREKKELIGE?

Selv om mye er på gang, går det for sakte. Infrastrukturutbyggingen holder ikke tritt med behovet for elektrifisering, og det er risiko for at transportører vil vente med å investere i elektriske lastebiler til de ser at ladeinfrastrukturen faktisk er på plass.

Flere prosjekter står i fare for å bli forsinket grunnet manglende nettkapasitet. Dette gjør det krevende å sikre nødvendig effekt til hurtiglading av tunge kjøretøy – og kan i praksis bremse den grønne omstillingen i transportsektoren.

Offentlig støtte bør brukes der det monner mest. Tilskudd må rettes mot strategiske lokasjoner for underveislading, som døgnhvileplasser og logistikknutepunkt. TCO-paritet forutsetter at det legges til rette for sammenkobling av lading og hviletid, ved at ladepunktplassering gjør det mulig for sjåfører å lade i pausen – enten den er 45 minutter midt på dagen eller 11 timers døgnhvile.

■ TILTAK SOM MÅ PÅ Plass FOR Å NÅ 2030-MÅLENE

- Støtte til depotlading må gjeninnføres. Høsten 2024 ble Enovas støtteprogram «Bedriftslading for tunge kjøretøy» avviklet. Høy kostnad ved etablering av depotlading er en betydelig barriere for elektrifisering av tunge kjøretøy, særlig for små og mellomstore aktører.
- Statens vegvesens og ENOVAs plan for offentlige ladestasjoner for tunge kjøretøy må følges tett, for å sikre at utbyggingstakten er tilstrekkelig. Utbyggingstakten må kunne skaleres hurtig.
- Lokale myndigheter må sørge for effektiv saksbehandling og tilstrekkelig arealtilgang for ladeselskapene, og det må sikres rask behandling av søknader om nettkapasitet.
- Nettleien: Utformingen av nettleien må endres, slik at den ikke skaper hinder for at vi kan få et kommersielt lønnsomt ladenettverk for tungtransport.
- Styrket satsing på biogass som supplement: Flere fyllestasjoner må etableres, og insentivene for produksjon og bruk må videreføres og forsterkes – særlig utenfor byområdene.



Foto: Shutterstock

4 KAMPANJER/ INFORMASJONS- ARBEID

■ Det grønne skiftet krever store endringer av oss, både som individer, som samfunn og fra virksomhetene. NBF og BIL ser et stort behov for informasjonsarbeid overfor både transportkjøpere og kjøretøykjøpere.

■ Betalingsvilligheten for å velge frakt transportert med nullutslipps- eller biogasskjøretøy må opp, og bevisstheten til forbruker økes.

■ «Gratis frakt/gratis retur» i markedsføring må unngås. Selger bør pålegges å synliggjøre miljøkostnadene ved transport overfor forbruker.

AKTUELLE LENKER

-  MILJØDIREKTORATET:
KLIMATILTAK I NORGE: KUNNSKAPSGRUNNLAG 2025
-  REGJERINGEN:
KLIMASTATUS OG PLAN 2025 («GRØNN BOK»)
-  GRØNT LANDTRANSPORTPROGRAM (GLP):
KLIMAANALYSE AV NORSK LANDTRANSPORT
-  ZERO:
ZERO-RAPPORTEN 2025: KLIMAKRISE FORSVINNER IKKE
-  KLIMAETATEN OSLO KOMMUNE:
OSLO SOM FOREGANGSBY FOR UTSLIPPSFRI TUNGTRANSPORT
-  ACEA:
INTERAKTIVT KART SOM VISER UTVIKLING PÅ SENTRALE PARAMETERE FOR NULLUTSLIPP I EUROPA (PERSON- OG VAREBIL)

**VEIKART MOT
2030
FOR NYTTE-
KJØRETØY**

DISSE ORGANISASJONENE SLUTTER SEG TIL INNHOLDET I VEIKARTET:

GRØNT
LANDTRANSPORT-
PROGRAM

ZERO 


Norsk elbilforening