

Elektrifisering av varebiler

En gjennomgang av salgsmål, barrierer og virkemidler



Kolofon

Tittel: Elektrifisering av varebiler – En gjennomgang av salgsmål, barrierer og virkemidler.

Sammendrag:

Utslippene fra varebilene har doblet seg siden 1990, og står for omtrent en fjerdedel av utslippene fra veitrafikken. På tross av at teknologien har kommet langt, er kun en tredel av nybilsalget elektrisk. I Nasjonal transportplan (NTP) er det satt et mål om at alle nye lette varebiler skal være nullutslipp i 2025 og at alle tunge varebiler skal være nullutslipp i 2030. Det skal svært kraftfulle virkemidler til for å få måloppnåelse for lette varebiler i 2025. Miljødirektoratet og Statens Vegvesen anbefaler å innføre en ny og felles målsetning om at alle nye varebiler er nullutslipp i 2027, dersom, eller når, målsetningen for lette varebiler ikke nås. Det er et stort mangfold av aktører i varebilsegmentet, og disse har ulike barrierer. Dersom en ny målsetning skal nås, så må det snarlig innføres en bred virkemiddelpakke med flere ulike virkemidler som kan ta ned barrierene. En slik virkemiddelpakke kan inneholde en økning av engangsvgiften for alle fossile varebiler, fjerning av fradragsrett på MVA og innføring av MVA-fritak for nullutslippsvarebiler, nasjonal støtteordning for etablering av ladeinfrastruktur til varebiler og bruksfordeler som fritak fra bompenger og fergetakst.

Utførende institusjon (institusjonen er ansvarlig for innholdet i rapporten):

Statens Vegvesen og Miljødirektoratet

Forfatter(e): Sigve Jarl Aasebø, Else-Marie Marskar og Synnøve Grøndahl

Kontaktperson i Miljødirektoratet: Synnøve Grøndahl

M-nummer: 2852 **År:** 2024 **Sidetall:** 25

Emneord: Elektrifisering, varebiler, salgsmål, nullutslipp

Forsidefoto: Bård Asle Nordbø, Statens Vegvesen

Innhold

Innledning.....	4
1. Varebilpark og marked	5
1.1 Hva er en varebil?	5
1.2 Lette og tunge varebiler.....	5
1.3 Bruksmønster	6
1.4 Markedet for elektriske varebiler	7
2. Salgsmålene for varebiler	8
3. Kostnadsanalyse	9
4. Barrierer	11
4.1 Høye innkjøpskostnader	11
4.2 Tilgang på lading.....	12
4.3 Indirekte kostnader	12
4.4 Egenskaper ved de elektriske varebilene	13
4.5 Regulatoriske barrierer	13
4.6 Atferdsbarrierer	14
4.7 Brukskostnader.....	14
4.8 Manglende forutsigbarhet i virkemidler.....	15
5. Mulige virkemidler	15
5.1 Økt engangsavgift for fossile varebiler	15
5.2 Fradrag for merverdiavgift	16
5.3 Nasjonal støtteordning for kjøp av elektriske kjøretøy	17
5.4 Nasjonal støtteordning for etablering av ladeinfrastruktur	17
5.5 Nasjonalt krav til nullutslipp offentlig anskaffelse av transporttjenester.....	18
5.6 Nasjonalt fritak fra bompenger og fergetakst.....	18
5.7 Kollektivfelt	19
5.8 Nullutslippssoner.....	20
5.9 Arealer til parkering, lasting/lossing og lading	20
5.10 Helhetlig virkemiddelbruk	20
5.11 Andre virkemidler	21
6. Konklusjon og anbefalinger.....	21

Innledning

Global oppvarming utgjør en alvorlig trussel. 2023 var det varmeste året noen gang registrert. Norge har signert Parisavtalen og gjennom klimaloven forpliktet seg til en utslippsreduksjon på 55 prosent innen 2030 og 90-95 % innen 2050. Rask mobilisering er avgjørende, dersom Norge skal nå sine klimaforpliktelser i 2030. Veitransporten utgjør 17 prosent av Norges totale klimagassutslipp og omtrent halvparten av utslippene fra transportsektoren. Mens utslipp fra personbiler har blitt redusert med omtrent 1 million tonn fra 1990 til i dag, så har utslippene fra varebilene nær doblet seg i samme periode. En omstilling til elektriske kjøretøy er nødvendig for å redusere utslippene fra varebilsegmentet i tråd med klimamålene. I Nasjonal transportplan er det satt et mål om at alle nye lette varebiler skal være nullutslipp i 2025 og alle nye tunge varebiler skal være nullutslipp i 2030. Utviklingen i varebilsegmentet har gått tregere enn i personbilsegmentet, og i 2023 var den elektriske markedsandelen i nybilsalget omtrent 30 prosent for både lette og tunge varebiler.

Denne rapporten er et underlag til den kommende rapporten "Klimatiltak i Norge 2025". I rapporten ser vi nærmere på status, barrierer og virkemidler for elektrifisering av varebilparken. Som bakgrunn for analysen er det gjennomført intervjuer med ulike varebilaktører. Vi har intervjuet fire lokale bilforhandlere, ett leasingselskap og fire bedrifter innenfor vare- og servicetransport om barrierer og virkemidler for elektrifisering av varebiler. Vi har også vært i kontakt andre relevante aktører og interesseorganisasjoner.

1. Varebilpark og marked

Det er en stor bredde av ulike typer varebiler i varebilparken, fra mindre varebiler til større kassebiler og pick-up kjøretøy. I dette kapittelet gjennomgår vi definisjonen av varebil i kjøretøyregisteret og ser nærmere på ulike egenskaper ved varebilene i dagens varebilpark.

1.1 Hva er en varebil?

En varebil er en bil som primært benyttes til nærings- og godstransport og har tillatt totalvekt under 3 500 kg. I kjøretøyregisteret har varebilene teknisk kode N1 og en avgiftsinndeling på avgiftskode 1 og 2, der de langt fleste er i avgiftsklasse 2. Avgiftsklasse 2 har grønne bilsilt og reduserte avgifter sammenlignet med avgiftsklasse 1 (avgiftsklasse 1 har like avgifter som personbiler). For å kunne registreres som avgiftsklasse 2 må bilen være innredet med kun én seterad, vegg bak seteraden og plass til en "avgiftskasse" med lengde/bredde/høyde 140/90/105 centimeter.¹

Det er om lag 510.000 varebiler i Norge i dag, hvorav omtrent 7 prosent er elektriske kjøretøy.² I likhet med personbiler så har antall varebiler per innbygger økt med 17 % de siste 15 årene. I varebilparken er omtrent halvparten av bilene eid av næringsaktører og halvparten eid av privatpersoner. Dette skiller seg fra nybilsalget av varebiler, der 99 prosent av de nye bilene eies av næringsaktører og én prosent av privatpersoner. Av varebilene i varebilparken så er omtrent 20 prosent av varebilene leaset. Av varebilene som ble solgt i nybilmarkedet i 2023 så ble omtrent 70 prosent solgt til leasing, og av disse igjen så var omtrent 70 prosent næringsleasing og omtrent 30 prosent privatleasing.³

1.2 Lette og tunge varebiler

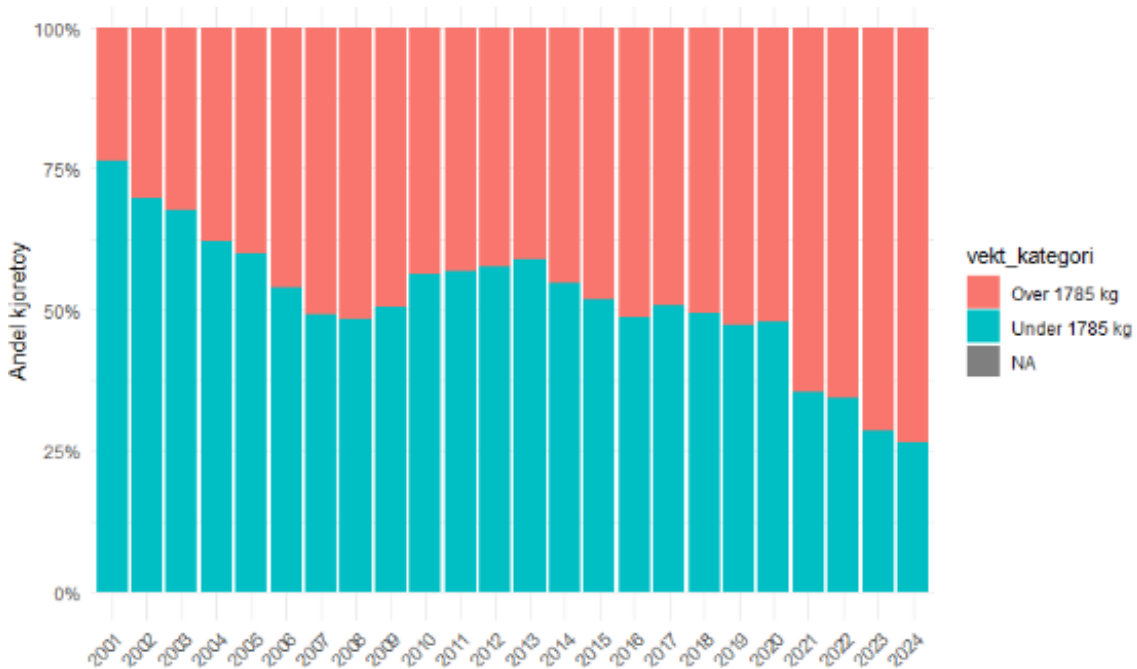
Varebiler med en egenvekt under 1785 kg klassifiseres som lette varebiler og varebiler med en egenvekt over 1785kg som tunge varebiler. Små lastebiler, altså biler med en tillatt totalvekt over 3500 kg, kan i utgangspunktet ikke kjøres på samme førerkort som varebiler. Ettersom de elektriske varebilene er tyngre enn sammenlignbare fossile modeller er det gjort et unntak for disse, slik at elektriske varebiler med en tillatt totalvekt fra 3 500 kg til 4 250 kg kan kjøres på samme førerkort som øvrige varebiler (førerkort klasse B). I registreringsstatistikken er disse elektriske varebilene over 3500 kg registrert som N2, altså lastebiler, og inngår derfor ikke i registreringsstatistikken for varebiler.

¹ [Forskrift om engangsavgift på motorvogner - Lovdata](#)

² [Elektriske kjøretøy i Hele landet | tilnull.no](#)

³ Tall hentet fra OFV, 12. september 2024

I dagens varebilpark er 46 prosent av varebilene lette og 54 prosent av varebilene tunge. Som illustrert i figuren nedenfor har det vært en nedgang i andelen lette varebiler i nybilsalget fra 2001 til i dag. Gjennomsnittlig egenvekt for dieselvarebiler er ca. 1800kg og gjennomsnittlig egenvekt for elektriske varebiler er ca. 2000kg. Deler av økningen i egenvekt i salg og bestand kan muligens tilskrives det økte salget av elektriske varebiler. Men den gjennomsnittlige egenvekten i varebilparken økte også før de elektriske modellene kom på markedet og vekten har økt for både fossile og elektriske kjøretøy, noe som tilsier at det er en generell trend mot tyngre kjøretøy i varebilparken. Det har også vært en utvikling mot lengre kjøretøy i bilparken fra gjennomsnittlig lengde på 4,8 meter i år 2000 til 5,0 meter i 2024.⁴



Figur 1. Andel lette og tunge varebiler i nybilsalget fra 2001 til 2024

1.3 Bruksmønster

Ifølge SSB kjørte en gjennomsnittlig varebil 13.298 km i 2023, men variasjonen i kjørelengde er stor mellom de ulike brukergruppene. For eksempel har varebiler til distribusjon en lengre gjennomsnittlig kjørelengde på 25 600 km årlig. Linjetransport og håndverker- eller servicetransport har en gjennomsnittlig årlig kjørelengde på rundt 14.500-15.900 km, mens privat kjøring har en gjennomsnittlig årlig kjørelengde på 12.200. Ifølge varebilundersøkelsen til SSB fra 2018 er litt under halvparten av kjøringen håndverk- og servicetransport. 16 prosent er varetransport og 37 prosent er privat kjøring. Det har vært en økning i privat kjøring med varebil siden 2008, og en reduksjon i antall kilometer med varetransport og håndverker- og servicetransport.⁵

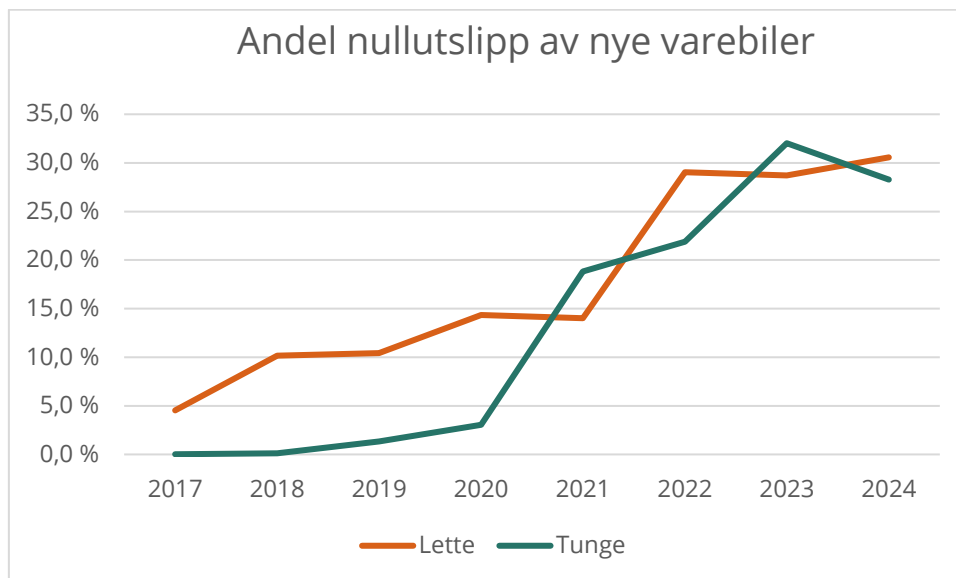
⁴ Tallene er hentet fra Statens Vegvesens kjøretøyregister

⁵ [07293: Transportytelser, etter transporttype, statistikkvariabel og enkeltår, Statistikkbanken \(ssb.no\)](#)

Omtrent 40 prosent av bilparken i dag har firehjulstrakk. I nybilsalget har andelen kjøretøy med firehjulstrakk ligget mellom 40-50 prosent de siste årene. Av de omtrent 34.000 elektriske varebilene i varebilparken er det kun litt over 30 kjøretøy som står oppført i kjøretøyregisteret med firehjulstrakk, imens omtrent 50 prosent av dieselskjøretøyene har firehjulstrakk.⁶

1.4 Markedet for elektriske varebiler

Det har blitt solgt omtrent 30.000 nye varebiler per år de siste årene. Per 8.august 2024 har det blitt solgt 17.220 varebiler, hvorav 4.621 er lette varebiler og 12.599 er tunge varebiler. Av de lette varebilene var 1.394 elektriske og av de tunge varebilene var 3.801 elektriske. I det første halvåret av 2024 har den elektriske markedsandelen vært lik for lette og tunge varebiler på 31 prosent. Så langt i år har den elektriske andelen vært noe høyere blant varebiler som er leaset, enn blant varebiler som ikke er leaset.⁷



Figur 2. Årlig nullutslippsandel for nye lette og tunge varebiler i kjøretøyregisteret.

Det finnes i dag rundt 35 elektriske varebilmodeller i nybilmarkedet i ulike størrelser og varianter, fra mindre varebiler som egner seg til kortere kjørelengder, for eksempel til servicetransport, til større biler som kan kjøre større mengder gods over lengre strekninger. Flere av modellene har en rekkevidde over 300-400 km, hurtigladehastighet på over 100 kW og er godkjent for å trekke tilhenger på 1000 kg eller mer. Det siste året har det også blitt mulig å bestille elvarebiler med firehjulstrakk og elektriske modeller i pick-up-segmentet.

Det er planlagt flere elektriske varebilmodeller de kommende årene, inkludert modeller med firehjulstrakk og økt hengervekt. Det er forventet at en ny versjon av Maxus e-deliver

⁶ Tallene er hentet fra Statens Vegvesens kjøretøyregister.

⁷ Tallene er hentet fra OFV.

7 kommer med firehjulstrekk og hengervekt på opptil 1 500 kg i løpet av andre halvdel av 2024.⁸ En elektrisk versjon av den nest mest solgte varebilmodellen hittil i år, Volkswagen Transporter, er forventet i 2025, og vil etter hvert også komme med firehjulstrekk.⁹ Nissans nye elektriske varebilmodell Interstar-e vil kunne trekke 2,5 tonn på hengerfestet.¹⁰ En elektrisk versjon av pick-up modellen Isuzu D-MAX med firehjulstrekk og 3,5 tonn hengervekt kommer etter planen i 2025.¹¹ Markedet av elektriske varebilmodeller er med andre ord i rask utvikling og det antas at utvalget av elektriske varebiler i dag kan dekke de fleste bruksområder.

2. Salgsmålene for varebiler

Salgsmålene for varebiler er at alle nye lette varebiler skal være nullutslipp i 2025 og alle nye tunge varebiler skal være nullutslipp i 2030. Salgsmålene ble for første gang vedtatt i Nasjonal transportplan 2018-2029.¹² Formålet med inndelingen i lette og tunge varebiler i salgsmålet var å ta høyde for at varebilsegmentet er variert. I tillegg ble det gjort en antakelse om at lette varebiler ville bli enklere å elektrifisere enn tunge varebiler, ettersom lette varebiler ofte bygges på chassis og drivlinjer som også benyttes for personbiler, mens de tunge varebilene ofte er bygget på egne plattformer. Skillet mellom lette og tunge varebiler ble satt mellom avgassregulativenes vektklasse II og III, det vil si egenvekt over eller under 1785 kg.¹³

Over tid har det vist seg at antakelsen om at omstillingen til nullutslipp ville gå raskere for de lette varebilene enn for de tyngre ikke stemmer. I 2023 var den elektriske markedsandelen i nybilsalget for tunge varebiler tre prosentpoeng høyere enn for de lette varebilene. Det har også vist seg at skillet mellom de lette og tunge varebilene i praksis ikke gir mye mening. For Volkswagen Transporter, som er en av de mest solgte varebilene, kan de lette modellvariantene klassifiseres som lette varebiler og de tyngre variantene klassifiseres som tunge varebiler. I tilfeller der en modell finnes i både elektrisk og fossil versjon, kan den fossile modellen klassifiseres som lett varebil, mens den elektriske modellen klassifiseres som tung varebil.

Med en nullutslippsandel på 30 prosent så langt i 2024, er vi langt unna målsetningen om at alle nye lette varebiler skal være nullutslipp i 2025. Varebiler har en levetid på omtrent 15 år og nye fossile varebiler som selges fra 2025 vil fortsette å være på veien i lang tid framover.¹⁴ Ifølge våre beregninger vil manglende måloppnåelse av 2025-målet for lette varebiler føre til omtrent 30.000 flere lette fossile varebiler og 190.000 flere tonn med CO₂ i

⁸ [Maxus lanserer e-Deliver 7: elektrisk varebil med firehjulstrekk](#)

⁹ [Volkswagen Transporter – Den Pålitelige og Romslige Varebil](#)

¹⁰ [Neste generasjon Nissan Interstar er på vei | Nissan Nordic Europe - Norge. \(mynewsdesk.com\)](#)

¹¹ [D-MAX BEV – Isuzu Norge](#)

¹² [Meld. St. 33 \(2016–2017\) \(regjeringen.no\)](#)

¹³ Vedlegg 1 i forordning [\(EF\) nr. 715/2007](#)

¹⁴ [Kjøretøyenes demografi \(toi.no\)](#)

perioden fram til 2030, sammenlignet med et scenario der målet for lette varebiler hadde blitt nådd. Store varebiler kjører lenger og har høyere drivstofforbruk enn lettere varebiler, og en endring til at alle varebiler er nullutslipp fra 2027 medfører derfor en utslippsreduksjon på omtrent 40.000 tonn CO₂ i perioden 2025-2030, sammenlignet med om NTP-målene for lette og tunge varebiler hadde blitt nådd. Dersom det settes et felles mål for alle varebiler i 2027, så innebærer dette en utslippsreduksjon på omtrent 330.000 tonn CO₂ i perioden 2025-2030, sammenlignet med referansebanen.¹⁵

3. Kostnadsanalyse

Flere elvarebiler har i dag høyere innkjøpskostnad enn den fossile modellvarianten. En gjennomgang av innkjøpsprisene til 11 varebilmodeller som selges med både elektrisk og fossil drivlinje, viser at de elektriske varebilene i utvalget i gjennomsnitt er omtrent 60.000 kr dyrere enn de fossile i innkjøp. Men selv om varebilene kan være dyrere i innkjøp, så kan det likevel lønne seg å velge elektrisk i et totalkostnadsperspektiv. En totalkostnadsanalyse (TCO) viser kostnadene over kjøretøyets levetid. For å vurdere lønnsomheten for elektriske varebiler har vi gjort forenklede beregninger med utgangspunkt i en mindre varebil (Peugeot partner) og en større varebil (Maxus deliver 9) i fossil og elektrisk versjon og gjort en sammenligning av disse. Vi har lagt til grunn ulik årlig kjørelengde for liten og stor varebil, i tråd med SSB-statistikken.

I basisanalysen er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Forutsetninger		
Investering ladepunkt	kr	15.000
Omløpstid	år	4
Restverdi	prosent	60
Dieselforbruk	l/mil	0,6-0,8
Elforbruk	kWt/mil	1,5-3,0
Andel normallading	prosent	80
Merverdiavgift	prosent	0
CO2-avgift (flat i perioden)	kr/liter	2,6
Strømpris	øre/kWt	100
Elavgift	øre/kWt	14,7
Hurtigladepris	kr/kwt	5
Pumpepris, diesel (eks. avgift)	kr/liter	10
Veibruksavgift (justert for bioandel)	kr/liter	3
Bompenger, fossil	kr/år	10000
Bompenger, el	kr/år	2000
Trafikkforsikringsavgift	kr/år	2000
Diskonteringsrente	prosent	9,5

¹⁵ Referansebane NB25

Tabell 1. Forutsetninger i kostnadsberegningene.

Med basisforutsetningene skissert ovenfor er det lønnsomt i et totalkostnadsperspektiv å velge elektrisk, både for stor og liten varebil med årlig kjørelengde på 15.000 og 25.000 km i året. Lønnsomheten er langt større for varebilene som kjører langt.

Kostnadsanalyser påvirkes i stor grad av hvilke forutsetninger som legges til grunn i analysen. Vi har derfor gjort noen følsomhetsberegninger med justerte forutsetninger for å se på ulike bruksscenarier:

- Dersom årlig kjørelengde reduseres med 50 prosent, er det fremdeles privatøkonomisk lønnsomt å velge den elektriske varebilen, både for stor og liten varebil.
- En økning i CO₂-avgiften til 2000 kr tonn i 2030 vil gjøre det enda mer lønnsomt og velge elektrisk varebil.
- Dersom hurtigladeprisen dobles til 10 kr per kWh, er det fremdeles lønnsomt å velge elektrisk (med 20 % hurtiglading).
- Uten hjemmelading er det ikke lønnsomt å velge elektrisk drivlinje for den lille varebilen som kjører 15.000 km/år.
- Dersom bompenger settes likt for elektrisk og fossil varebil, så er det ikke lenger lønnsomt for liten elektrisk varebil.
- Ved 0 prosent hjemmelading er det ikke lønnsomt å velge elektrisk drivlinje for den lille varebilen som kjører 15.000 km/år.

Investeringskostnaden utgjør en stor andel av totalkostnadene, og økning i investeringskostnad og/eller restverdi har derfor svært mye å si for kostnadsanalysen. Det er forventet at investeringskostnaden til elektriske kjøretøy vil reduseres, men dersom investeringskostnaden til det elektriske kjøretøyet skulle øke med 30 prosent eller restverdien til det elektriske kjøretøyet reduseres til 20 prosent, så er det ikke lenger lønnsomt å velge elektrisk i noen av scenariene.

De forenklete beregningene viser at det i de fleste tilfeller vil være lønnsomt å velge elektrisk varebil i et totalkostnadsperspektiv. Basert på intervjuer med aktører i varebilmarkedet ser vi at det er stor variasjon i hvorvidt bedrifter som kjøper varebiler gjør eller vektlegger totalkostnadsanalyser for å vurdere valg av drivlinje før kjøpsavgjørelsen tas. Større bedrifter vurderer TCO-kostnadene i større grad enn mindre aktører. Selv for aktører som gjør TCO-analyser er ikke nødvendigvis det totale kostnadsbildet utslagsgivende for valget av varebil, men heller andre faktorer, som bilmerke, modell og egenskaper ved kjøretøyet. Enkelte vil ha en tendens til å vektlegge differansen i kjøpspris, og dermed oftere velge fossile varebiler, selv om den elektriske varebilen er lønnsom i et totalkostnadsperspektiv. Det finnes også indirekte kostnader som påvirker kjøp, slik som opplæringsbehov, tidsbruk på lading, risiko for forsinkelser på grunn av lading eller ladekø og administrasjon knyttet til refusjon av private ladekostnader. Det kan også være fordeler

som ikke er verdsatt i denne analysen, for eksempel tidsbesparelse ved bruk av kollektivfelt med elektrisk varebil, økt betalingsvilje hos kundene o.l. Kostnadsberegningene i denne rapporten tar kun høyde for de direkte kostnadene ved kjøp og bruk av kjøretøyet.

4. Barrierer

Det er flere ulike barrierer som står til hinder for omstillingen til elektriske varebiler. Disse barrierene vektlegges forskjellig av de forskjellige aktørene, særlig mellom større og mindre bedrifter.

Elektriske varebiler vil i de fleste tilfellene være billigere i et totalkostnadsperspektiv, men el-andelen i nysalget for varebiler kan tyde på at mange aktører ikke vektlegger denne fordelene i særlig grad. En årsak til dette kan være at tilgang på kapital er en barriere. Dette gjelder særlig for mindre næringsaktører som ikke har økonomi til å investere i et dyrere kjøretøy, selv om det lønner seg på lang sikt. En annen årsak kan være at varebilkjøpere ikke gjør totalkostnadsvurderinger eller vektlegger lønnsomheten i disse.

Totalkostnadsvurderinger er mer vanlige blant de større bedriftene, og mindre vanlig blant de mindre aktørene. Flere av aktørene understreker at kostnadsbildet ikke er utslagsgivende for valg av drivlinje, og at de heller vektlegger egenskaper ved bilene som vektkapasitet, lasterom, firehjulstrekk osv.

4.1 Høye innkjøpskostnader

En av årsakene til at vi er et godt stykke lenger unna salgsmålet for lette varebiler enn for personbiler, er at de elektriske varebilene ikke har de samme økonomiske insentivene ved innkjøp som de elektriske personbilene.

De fleste elektriske varebilene har en høyere investeringskostnad enn de fossile variantene. Avgiftsfritakene ved kjøp av elektriske kjøretøy utgjør ikke en like stor fordel for varebilene som det gjør for personbilene. Engangsavgiften for fossildrevne varebiler er vesentlig lavere enn for personbiler. De elektriske varebilene betaler i dag 20 prosent av vektavgiften for elektriske personbiler. NO_x-satsen utgjør 75 prosent av satsen for personbil.¹⁶ CO₂-satsen i engangsavgiften for varebiler utgjør omtrent 18-28 prosent av personbilsatsene. En gjennomgang gjort av Norsk elbilforening viser at de ti mest solgte dieselvarebilene betaler i snitt en fjerdedel i engangsavgift av hva de ville gjort om de hadde hatt samme satser som personbiler.¹⁷

Et viktig insentiv for kjøp av elektriske kjøretøy i personbilssegmentet har vært fritaket fra merverdiavgiften. Fra 1.januar 2023 ble det innført MVA på kjøpsbeløp over 500.000 kr for

¹⁶ [Avgiftssatser 2024 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

¹⁷ [Neste-kapittel-i-norsk-elbilsuksess-2023-Norsk-elbilforening.pdf](#)

Bilavgiftene for varebil og personbil for 2024 ligger i vedlegg 1.

elektriske personbiler, og samtidig ble det innført full MVA for elektriske varebiler. En bedrift som kjøper en varebil kan fradragsføre merverdiavgiften (MVA), noe som fører til at de elektriske varebilene ikke ville hatt den samme fordelene ved fritak fra MVA. MVA kan fradragsføres uavhengig av om drivlinjen er fossil eller nullutslipp. Privatpersoner som kjøper elektrisk varebil med grønne skilter (avgiftsklasse 2) betaler i dag full MVA.¹⁸

Høye kostnader knyttet til investering i lading kan også utgjøre en barriere. Det er stor ulikhet mellom aktører knyttet til hvorvidt de får høye kostnader ved etablering av lading eller ikke. I enkelte tilfeller kan utbygging av lading i depot/fellesgarasjer/parkering utløse høye anleggsbidrag for å oppgradere nettet, og dermed bli en barriere for anskaffelse av elektrisk varebil. For varebileiere som er avhengig av hurtiglading vil hurtigladeprisen være svært avgjørende.

4.2 Tilgang på lading

Noen varebileiere har ikke egen parkeringsplass, men benytter seg av for eksempel av gateparkering over natten. I slike tilfeller har ikke aktørene mulighet til å etablere "hjemmelading" og må benytte seg av dyrere hurtiglading når man skal lade. Det finnes i dag et stadig bedre utbygd hurtigladenettverk for personbiler og varebiler. Manglende tilgang på hurtiglading er likevel en barriere i noen områder. Manglende kapasitet ved eksisterende hurtigladestasjoner kan også være en utfordring, spesielt knyttet til perioder med høy etterspørsel. For mange næringsaktører kan tidkrevende ladestopp og risiko for ladekø være en utfordring. Også i tilfeller der det ikke er ladekø, kan muligheten for å oppleve ladekø være en barriere.

4.3 Indirekte kostnader

I tillegg til tilgang på lading, så er det andre aspekter ved lading som utgjør indirekte kostnader for varebileiere. Behov for lading kan ofte medføre økt tidsbruk, særlig om ladingen skal gjøres i løpet av arbeidsdagen. I tillegg kan tidsbruk knyttet til kø på ladestasjoner, ladere som ikke virker eller opplæring av ansatte anses som en barriere. Enkelte aktører påpeker også at lading hjemme hos de ansatte fører til økt og uønsket tidsbruk knyttet til administrasjon av fakturaer. Noen ladeoperatører tilbyr ladekort som en løsning på denne barrieren, ved at ansatte bruker ladekort til hjemmelading og enklere kan refunderes strømkostnadene knyttet til lading.¹⁹ Ved lading hjemme hos den ansatte, vil effektforbruket i den ansattes bolig kunne øke. Dette kan føre til en høyere effekttariff og dermed en høyere kostnad for boligens strømforbruk.

Omtrent 70 prosent av varebilene i nybilsalget leases. Eksempelberegninger fra ZERO viser at månedlige kostnader ved leasing av elektriske varebiler er lavere enn ved leasing av fossilvarebiler, men at den økonomiske lønnsomheten ved kjøring i Oslo-området i stor

¹⁸ [6-8.2 Generelt - Skatteetaten](#)

¹⁹ [Firmakort | Circle K](#)

grad avhenger av bompengefritaket. Usikker eller redusert annenhåndsverdi i bruktmarkedet er en barriere for lønnsomheten i elektriske kjøretøy i leasingmarkedet. I tillegg er stor etterspørsel etter firehjulstrekk i bruktmarkedet for varebiler en barriere for at leasingaktørene leaser elektriske varebiler.²⁰

4.4 Egenskaper ved de elektriske varebilene

Selv om dagens tilbud av elektriske varebiler antas å dekke de fleste bruksområder, kan egenskaper ved dagens el-varebiler være en barriere for enkelte. Det finnes i dag flere modeller med rekkevidde på 300 kilometer og mer, men manglende rekkevidde er fremdeles en utfordring for enkelte. Dette kan for eksempel gjelde varebiler som skal kjøre flere skift på rad. Redusert rekkevidde på vinterstid blir også trukket fram som en barriere fra enkelte aktører, som både opplever redusert rekkevidde på grunn av kaldere batteri, men også på grunn av økt strømforbruk til oppvarming av bilen. Tunge tilhengere vil også redusere rekkevidden. I tillegg kan mindre aktører ofte ha lokaler i billigere områder utenfor byene, noe som fører til mer kjøring og behov for lengre rekkevidde.

For enkelte bruksområder kan det være mangel på ønskede kjøretøyeenskaper i utvalget av nye elvarebiler. Manglende firehjulstrekk eller tilstrekkelig last- og tilhengerkapasitet eller manglende tilgjengelighet av modeller med kjøle-/frysemulighet er en barriere. I tillegg er modellutvalget dårligere for noen type varebiler, som for eksempel i pick-up segmentet.

4.5 Regulatoriske barrierer

I tillegg kan det være regulatoriske barrierer for valg av elektriske varebiler. Elektriske varebiler er tyngre enn tilsvarende fossile varebiler på grunn av batterivekten. Dette gjør at vekten kan overskride grensen på 3.500 kg for varebil i klasse 2 og havne i kategorien lastebil. Det er ikke krav om førerkort klasse C for slike kjøretøy, på grunn av en tilpasning i førerkortforskriften, men det kan medføre andre ulemper som for eksempel krav om løyve, fartsskriver, system for håndtering av kjøre- og hviletider etc. I tillegg må sjåførene ha kompetanse (YSK), løyveeksamen, politiattest, firmaattest, attest fra konkursregisteret for å etablere en garanti. Kravene, som reguleres i Yrkestransportloven,^{21,22} gir økte kostnader og tidsbruk. Det er også vanskelig for leasingselskapene å fastsette restverdien på disse bilene.

Statens Vegvesen har nylig sendt ut forslag om å innføre løyveplikt for nasjonal godstransport for motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2.500 kg og opp til 3.500 kg. Forslagene som er på høring vil gjøre EU-reglene for

²⁰ [rapport_elvarebil_09.03_1546.pdf \(zero.no\)](#)

²¹ <https://www.vegvesen.no/kjoretøy/yrkestransport/transportloyver-og-tillatelser/for-samarbeidsparter-og-andre-interessenter/informasjon-om-gebyr-og-garanti/>

²² https://snl.no/løyve_for_godstransport

internasjonal godstransport med varebil gjeldende for nasjonal godstransport, eller føre til innføring av en egen løyvetype for nasjonal godstransport med varebil med et tilpasset krav til faglig kompetanse. Kravet vil gjelde både fossile og elektriske varebiler. Dersom endringen gjennomføres, kan dette bidra til at varebiler med tillatt totalvekt over 2.500 kg også kan omfattes av et eventuelt krav om nullutslipp i til løyvetransport. Ifølge tall fra SVV omfatter dette en liten del av varebilsegmentet, estimert til omtrent 23.000 varebiler, men det er usikkerhet knyttet til hvor mange vil bli berørt. En innføring av løyveplikt for varebiler med tillatt totalvekt over 2.500 kg kan ta ned barrieren for de tunge elvarebilene som overskrider grensen på 3.500 kg tillatt totalvekt og havner i lastebilkategorien, ettersom de store fossile varebilene også vil få løyvekrav. Samtidig kan barrieren flytte seg ned til elektriske varebiler som veier over 2.500 kg og bidra til at sammenliknbare fossile kjøretøy som ikke har løyveplikt blir mer attraktive.

Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport stiller krav om nullutslipp for alle nye varebiler.²³ Forskriften gir mulighet for unntak, blant annet dersom den offentlige virksomheten ikke finner kjøretøy som dekker behovene eller det ikke er god nok ladeinfrastruktur tilgjengelig. Unntak skal rapporteres inn til DFØ. Det er i praksis ikke mulig å forsikre seg om at all offentlig anskaffelse følger kravene eller rapporterer inn unntak. I 2023 var 45 % varebiler kjøpt av offentlig sektor nullutslippsbiler.²⁴ Forskriften har ingen sanksjonsmuligheter.

4.6 Atferdsbarrierer

Sosiale normer, preferanser og holdninger kan bidra til en favorisering av fossildrevne kjøretøy i disse segmentene. Tapsaversjon er en barriere for omstilling til elektriske kjøretøy. Dette innebærer at forventet nedside, for eksempel knyttet til tidsbruk for lading eller manglende rekkevidde, vektet tyngre enn forventede gevinster, som reduserte driftskostnader og kjørekomfort. En annen atferdsbarriere er tilbøyelighet til å holde seg til kjente løsninger (status quo-bias), som forbrenningsmotor og fossilt drivstoff, snarere enn å venne seg til noe nytt, som elektrisk motor og lading. Flere aktører har en merkeloyalitet til bilmerke som de tidligere har brukt i sin næring, eller har en god relasjon med en bilforhandler eller verksted, som ikke har batterielektriske varebiler sortimentet.

4.7 Brukskostnader

Brukskostnadene er i utgangspunktet lavere for de elektriske varebilene enn for de fossile varebilene. Likevel kan høye brukskostnader være en barriere i enkelte tilfeller. For enkelte som baserer seg på hurtiglading kan det bli ulønnsomt å kjøre elektrisk varebil, sammenlignet med fossilbil. Flere aktører vi har snakket med nevner også risiko for økte strømpriser som en barriere for å kjøpe elvarebil.

²³ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport - Lovdata](#)

²⁴ [Bilparkdata | Tableau Public](#)

Flere med elektrisk varebil som firmabil, bruker også firmabilen privat. Firmabilbeskatningen er i dag fastsatt til 30 prosent av bilens listepriis inntil 351 700 kr og 20 prosent av overskytende listepriis.²⁵ Det er i dag ingen miljørabatt i fordelsbeskatningen ved kjøp av elektrisk varebil som firmabil, og ettersom listepriisen for de elektriske varebilene stort sett er høyere enn for fossile varebiler, så skattlegges bruk av elektrisk varebil som firmabil stort sett høyere i dagens system.

4.8 Manglende forutsigbarhet i virkemidler

Uklare signaler og manglende forutsigbarhet i virkemidler for elektriske varebiler kan bidra til at atferdsbarrierene knyttet til valg av nullutslippskjøretøy blir sterkere, men også til at effekten av virkemiddelet blir svakere. For eksempel kan det være krevende for en bedrift å regne inn gevinster fra bompengefritak for nullutslippskjøretøy, dersom det er usikkerhet knyttet til varigheten av fritaket. I tillegg kan en uforutsigbar avvikling av virkemidler gi en uheldig signaleffekt knyttet til satsing på nullutslipp. Flere aktører påpekte dette i forbindelse med avvikling av Enovas støtteordning til kjøp av elvarebiler.²⁶ Enovas aktivitet skal i henhold til Enovas mandat rettes mot senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon.²⁷ Ettersom utviklingen i teknologi og marked er usikker, vil det være vanskelig å gi langsiktig forutsigbarhet. Mandatet åpner heller ikke for støtte til markedsutruiling av nullutslippsvarebiler.

5. Mulige virkemidler

Det finnes en rekke virkemidler som kan redusere barrierene knyttet til elektrifisering av varebiltransport. Et virkemiddel kan ikke løse alle barrierene og det er behov for å ta i bruk flere ulike virkemidler for å få en rask omstilling i varebilsegmentet. Flere av virkemidlene nedenfor reduserer kjøps- og brukskostnader for elvarebiler. Merkostnader ved kjøp av elvarebiler er kun én av flere barrierer. Vår vurdering er likevel at sterke virkemidler på kostnadssiden kan bidra til å veie opp for de indirekte kostnadene knyttet til bruk av elvarebil. Virkemidlenes kostnad for staten vil avhenge av innretning og varighet på virkemidlene. Eksempelvis vil en økning i engangsavgift gi statlige inntekter, mens en nasjonal støtteordning vil gi økte statlige utgifter.

5.1 Økt engangsavgift for fossile varebiler

Varebiler betaler i dag en betydelig lavere engangsavgift enn personbiler. En økning av engangsavgiften for fossile varebiler, med en plan for å trappe opp avgiften til samme nivå

²⁵ [Bil - satser for firmabil \(standardreglene\) - Skatteetaten](#)

²⁶ [Reagerer kraftig på at el-varebil-støtten fjernes \(mtlogistikk.no\)](#)

²⁷ [Oppdragsbrev til Enova SF for 2023 \(1\).pdf](#)

som for personbiler i 2027, vil være et sterkt insentiv for valg av nullutslipp. I 2024 ble CO₂-komponenten i engangsavgiften for varebiler økt med 5 prosent. En økning på dette nivået har ikke gitt en betydelig økning i el-andelen i nybilsalget, noe som tyder på at årlig økning må være på et høyere nivå for å virke.

I Finansdepartementets utredning av engangsavgift for tunge fossile kjøretøy ble det vurdert at en vektbasert engangsavgift for lastebilene vil kunne medføre lite hensiktsmessige tilpasninger i kjøretøy og en betydelig konkurranseulempe for norsk næringstransport.²⁸ Varebilene skiller seg fra de tunge kjøretøyene på flere måter. Det er en liten andel av varebilsegmentet som kjører varetransport, og varebilene er dermed mindre utsatt for kabotasje enn lastebilene. I tillegg har teknologien kommet lenger og merkostnadene er lavere for de elektriske varebilene enn lastebilene. Kjøp av elektrisk kjøretøy er dermed et realistisk alternativ for de aller fleste som kjøper ny varebil. Varebilene betaler allerede engangsavgift, altså er det ikke behov for implementering av et nytt system for å ta i bruk dette virkemiddelet. Satsen for CO₂-utslipp og NO_x-utslipp er i dag lavere for varebilene enn personbilene, selv om utslippene per kjøretøy er høyere. Dersom en økning i vektavgiften for varebiler ikke anses som hensiktsmessig for varebiler, vil en økning i CO₂-sats og NO_x-sats kunne ha samme effekt, samtidig som det er i tråd med prinsippet om at forurenser betaler.

En varslet opptrapping av engangsavgiften, til for eksempel 50 prosent av engangsavgiften for personbiler i 2025 og 100 prosent av engangsavgiften for personbiler i 2027, vil bidra til å redusere merkostnaden ved investering, samtidig som at virkemiddelet signaliserer en plan for omstilling i varebilsegmentet. Ettersom teknologien for elektrisk varebil er moden, så er en økning i engangsavgiften et virkemiddel som egner seg godt til å sikre videre utrulling av elektriske varebiler, etter at tilskuddsordningen til Enova har blitt avviklet.

En innføring av lik engangsavgift som personbilene vil også være positivt fordi det vil føre til færre tilpasninger til avgiftssystemet. Det innebærer færre ombygginger knyttet til bærende konstruksjoner og setebelteinnfestinger og lignende som så tilbakeføres med varierende kvalitet. Slik ombygginger kan gi redusert trafiksikkerhet. Færre ombygginger vil også føre til redusert antall saker på trafikkstasjonene med konflikter og uenigheter om produsentenes varierende spesifikasjoner knyttet til ombygginger.

5.2 Fradrag for merverdiavgift

I henhold til Merverdiavgiftsloven så omfatter ikke fradragsretten inngående merverdiavgift på anskaffelse, drift og vedlikehold av personkjøretøy.²⁹ Elbiler er fritatt for merverdiavgift for vederlag til og med 500.000 kroner. De samme reglene gjelder ikke for

²⁸ [Prop. 1 LS \(2024–2025\) \(regjeringen.no\)](#)

²⁹ [Lov om merverdiavgift \(merverdiavgiftsloven\) - Lovdata](#)

varebiler. Virksomheter som kjøper varebil, har fradragsrett på MVA. En likebehandling av varebiler og personbiler i Merverdiavgiftsloven samtidig med et MVA-fritak for de elektriske varebilene vil være et sterkt insentiv til å velge elektrisk varebil, slik det har vært i personbilssegmentet. En stor andel av nye varebiler leases, og ved et eventuelt MVA-fritak for elektriske varebiler må det sikres at det også er en fordel i MVA-regelverket ved leasing av elektriske varebiler.

5.3 Nasjonal støtteordning for kjøp av elektriske kjøretøy

Et alternativ, eller tillegg til, en økning i engangsavgiften og endring i reglene for MVA for fossile varebiler, er en gjeninnføring av kjøpsstøtte til de elektriske varebilene.

Virksomheter hadde fram til mai i fjor mulighet til å søke om støtte til kjøp av elektrisk varebil og lader fra Enova, men ordningen er nå avsluttet. Avviklingen av støtteordningen ble begrunnet med at utviklingen for elvarebiler er godt introdusert i markedet og at utviklingen var forventet å fortsette uten videre støtte fra Enova. Enovas nåværende mandat er tydelig på at Enovas aktivitet skal rettes mot senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon.³⁰ En støtteordning for kjøp av elektriske kjøretøy er å anse som et utrullingsvirkemiddel og dermed utenfor Enovas mandat, slik det står i dag.

Enova støttet tidligere opptil 50.000 kr for kjøp av kjøretøy, med gjennomsnittlig utbetalt støttebeløp på 25.000 kr. Enova-støtten ble ansett som et viktig virkemiddel, men ga ikke betydelig oppsving i el-andel. I dag er det flere modeller på markedet enn da Enova-støtten var aktiv, også modeller med ønskede egenskaper som økt hengervekt og firehjulstrekk. Dette tilsier at det vil være mer attraktivt å kjøpe elektrisk varebil uten støtte nå enn tidligere. Men det kan også bety at en støtteordning på samme nivå vil ha større effekt i dag, enn den hadde tidligere. I en spørreundersøkelse gjennomført i forbindelse med evalueringen av Enovas støtteordning oppga 70 % av respondentene at Enova-støtten var en av de tre viktigste økonomiske virkemidlene for valg av nullutslipp.³¹

5.4 Nasjonal støtteordning for etablering av ladeinfrastruktur

Enova har tidligere støttet kjøp av lader til elektrisk varebil med 5.000 kroner for de som hadde fått støtte fra Enova til kjøretøy. Det ble gitt støtte til én lader per elvarebil. En nasjonal støtteordning for lading kan inkludere støtte til kostnader ved etablering av ladeinfrastruktur, og ikke bare ladepunkt. En slik ordning kan for eksempel sette et tak på kostnader ved etablering av ladeinfrastruktur til varebiler, ved å dekke kostnadene utover dette taket (og opp til en gitt grense). Dette vil redusere barrieren med høye kostnader ved etablering av ladeinfrastruktur og at ulike aktører får svært ulike kostnader knyttet til å etablere normallading over natta til sine kjøretøy, avhengig av hvor depot/parkeringsplass

³⁰ [Oppdragsbrev til Enova SF for 2023 \(1\).pdf](#)

³¹ [Evaluering av Enovas satsing på elvarebiler \(2\).pdf](#)

for varebilene er lokalisert.

5.5 Nasjonalt krav til nullutslipp offentlig anskaffelse av transporttjenester

Krav om nullutslipp i offentlige anskaffelser av varer og tjenester gjør elektriske varebiler mer konkurransedyktige. Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger vil fra 2025 stille krav til at alle leveranser/opdrag som utføres med kjøretøy for storbyene er drevet av nullutslippsteknologi eller biogass. Flere av byene premierer eller stiller krav til nullutslipp i dag.³² Det stilles i dag krav til at offentlige virksomheter skal velge nullutslipp ved innkjøp av varebiler og at miljø skal vektas 30 prosent i offentlige anskaffelser. Det kan utredes et nasjonalt krav om at transport som leverer varer og tjenester til det offentlige skal være nullutslipp. Dette kan gjøres gjennom å gi oppdrag til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Statens Vegvesen og Miljødirektoratet å utrede obligatoriske krav til nullutslipp eller biogass i offentlig anskaffelse av transporttjenester.

5.6 Nasjonalt fritak fra bompenger og fergetakst

I dag er det en nasjonal regel innenfor bompenger om at elbiler, inkludert elvarebiler, maksimalt skal betale 70 prosent av takst for fossildrevne biler. I 2023 endret Statens Vegvesen takstretningslinjer slik at det er åpnet for at lokale myndigheter kan fastsette fritak eller lavere bomtakst for elektriske varebiler. Oslo kommune har innført bompengefritak for elektriske varebiler med en vedtatt varighet fram til 2030.

I fergedriften fastsettes takst basert på kjøretøyets lengde. El- og hydrogenkjøretøy (nullutslippskjøretøy) som er lengre enn 6 meter betaler maksimalt 50 pst. av taksten til et tilsvarende fossilt kjøretøy. For kjøretøy som er kortere enn 6 meter er maksimal takst satt til 70 prosent. Gjeldende takster for nullutslippskjøretøy på ferge er fastsatt av Samferdselsdepartementet i rundskriv N-2/2023, og ble gjort gjeldende fra 1. mars 2024.

I NTP 2025-2036 ble det vedtatt et nasjonalt bompengefritak for nullutslippslastebiler fram til 2030. Regjeringen la også opp til å vurdere reduksjon av fergetakstene til store nullutslippskjøretøy. Tilsvarende virkemidler for varebiler vil trolig gi et sterkt insentiv, samtidig som det gir en forutsigbarhet i varigheten.

Etter et tidsbestemt bompengefritak er over, bør det fremdeles opprettholdes en relativ fordel til nullutslippsbiler kontra dieslbiler. En økning i takstene til fossile varebiler vil forsterke virkemiddelet ytterligere. En mulighet er å gi nye fossile varebiler dobbel takst,

³² [Storbyer sammen om klimakrav til transport - Trondheim kommune](#)

slik det nå er planlagt for personbiler i Oslo kommune.³³ Flere bomstasjoner og bomringer har et månedstak for antall passeringer, der varebiler som kjører mye vil passere gratis når taket er nådd. En fjerning av kvantumsrabatten for fossildrevne kjøretøy vil bidra til å gjøre elektriske kjøretøy mer attraktive.

I henhold til NTP 2025-2036 skal det vurderes lavere fergetakst for store nullutslippskjøretøy. Med takstmyndighet plassert på flere aktører og med større variasjon i hvordan reiser blir registret og billettinntekt krevd inn, er det noe mer krevende å innføre dette virkemiddelet i fergedriften, enn ved bompengeneinnkreving på vei. I tillegg kan kontraktene som er inngått for drift av fergesamband legge begrensninger på handlingsrommet på kort sikt. Reduksjon av takst for store nullutslippskjøretøy og varebiler vurderes likevel som gjennomførbart, men det krever utredning for å finne egnet metode for innretting av tiltaket.

5.7 Kollektivfelt

Elektriske kjøretøy kan som hovedregel benytte kollektivfelt. På flere strekninger stilles det krav til samkjøring, noe som oftest ikke er aktuelt for varebiler og lastebiler. Tilgang til kollektivfelt er dermed ikke en fordel for elektriske varebiler i dag.

I forbindelse med midlertidig stengning av Ring 1 i Oslo ble elbilenes tilgang til kollektivfelt fjernet fra 6.mai på veistrekninger i og rundt Oslo, som et tiltak for å redusere ulempene fra stengingen og sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken og nødetaer. Det er åpnet for at tungtransport, både fossil og nullutslipp, kan kjøres i kollektivfeltet på enkelte strekninger. Ved utgangen av 2023 var det rundt 240.000 elektriske personbiler, 17.000 elektriske varebiler og 1.800 elektriske eller biogass-lastebiler registrert i Oslo og Akershus. Antallet elektriske varebiler og lastebiler er betydelig lavere enn antallet elektriske personbiler som tidligere kunne kjøre med samkjøring i kollektivfeltet. I dag gis 25.000 lastebiler registrert i Oslo og Akershus mulighet til å kjøre i kollektivfeltet på enkelte strekninger, uavhengig av drivlinje. Til sammenlikning er det omtrent 19.000 elektriske varebiler og lastebiler på el eller biogass i samme område. Med 32.000 næringskjøretøy på el eller biogass på nasjonalt nivå, er denne flåten omtrent samme i antall som elbilene i overgangen 2013/2014. Tallene tilsier at bruk av kollektivfeltet som en fordel for elektriske varebiler og lastebiler ikke vil være til hinder for kollektivtrafikken i dagens situasjon.

For personbilene har tilgang til kollektivfeltet vært et effektivt virkemiddel for innfasing av nullutslippskjøretøy. I likhet med tilgangen til kollektivfeltet for elbiler, så vil tilgang til kollektivfelt for elektriske varebiler og lastebiler kunne være et midlertidig virkemiddel til ønsket effekt er oppnådd eller fremkommeligheten for kollektivtrafikken ikke lenger kan

³³[Revidert avtale om Oslopakke 3 med vedlegg signert 24 mai 2024 \(vegvesen.no\)](#)

sikres.³⁴ Midlertidigheten og varigheten i virkemiddelet bør kommuniseres tydelig for å sikre forutsigbarhet.

5.8 Nullutslippssoner

En nullutslippssone er et område der det kun er lov å kjøre med nullutslippskjøretøy. Bergen og Oslo er blant byene som ønsker å opprette nullutslippssoner. Bymiljøetaten i Oslo vurderer at effekten av en nullutslippssone på kjøretøysammensetningen vil være større for varebiler og tunge kjøretøy ettersom nullutslippssalget går tregere i disse segmentene, enn for personbiler³⁵. Innføring av nullutslippssoner kan være et godt egnet virkemiddel for elektrifisering av varebiler i byområdene. Det er behov for en ny lovhjemmel og forskrift i Vegtrafikkloven, dersom lokale myndigheter skal kunne innføre nullutslippssoner.³⁶

5.9 Arealer til parkering, lasting/lossing og lading

Varebilene brukes til vareleveringer, men i større grad av nytte- og servicetransporter som håndverkere og andre servicetjenester. For disse må ofte bilen hensettes over lengre tid i nærheten av kunden eller arbeidsstedet for god logistikk og tilgang til verktøy og utstyr. For personbilene har bruksfordeler for nullutslippskjøretøy som gratis parkering, reduserte parkeringsavgifter, dedikerte parkeringsplasser med lading vært viktige insentiver. En innføring av liknende virkemidler for varebiler, i tillegg til egne laste- og losseplasser for nullutslippsvarebiler, kan redusere kostnadene ved bruk av kjøretøyet, samtidig som det reduserer barrierer knyttet til parkering og lading. For sjåførere som benytter gateparkering til sine kjøretøy, kan det være en mulighet å tilby parkeringsarealer med lading tilknyttet til offentlige bygg på nattetid.

5.10 Helhetlig virkemiddelbruk

Forutsigbarhet i virkemidler er særlig viktig for næringstransporten, som oftere regner på driftskostnader fram i tid. Flere enkeltvirkemidler som til sammen utgjør en helhetlig virkemiddelbruk sender et tydelig signal og skaper økt forutsigbarhet. Det kan for eksempel være en innretting av skatter og avgifter på en måte som alltid favoriserer nullutslipp. Endringer som øker konkurransekraften til fossile varebiler, som for eksempel en reduksjon i veibruksavgiften for fossile kjøretøy, kan skape usikkerhet knyttet til omstillingsbehovet for fossile kjøretøy, samtidig som man reduserer bruksfordelene for elektriske kjøretøy.

³⁴ Samfunnssikkerheten og beredskap prioriteres høyt. I noen særtilfeller, som ved stengning av Ring 1 i Oslo, kan det være nødvendig å beholde ubenyttet kapasitet i kollektivfelt et sted for å sikre fremkommelighet på andre kritiske strekninger.

³⁵ [Utredning og faglige anbefalinger til innføring av nullutslippssone i Oslo](#)

³⁶ [Null- og lavutslippssone \(regjeringen.no\)](#)

5.11 Andre virkemidler

En ny varebilklasse eller et unntak for elektriske varebiler med vekt inntil 4250 kg ved registrering av varebil klasse 2, kan redusere barrieren for varebiler som blir registrert som lastebiler. Dette vil være i tråd med unntaket for el-varebilene i førerkortforskriften. Bruksfordeler som en langsiktig og forutsigbar opptrapping av CO₂-avgiften og endring i firmabilbeskatning til fordel for elektriske varebiler vil også bidra. På sikt kan også miljødifferensiert veipricing være et virkemiddel for elektriske varebiler.

I regjeringens klimastatus og -plan for 2025 står det at regjeringen vil sette i gang en prosess mot ESA for å avklare om lette elektriske varebiler kan fritas fra trafikkforsikringsavgiften.³⁷ Trafikkforsikringsavgiften utgjør en liten andel av total kostnadene til en varebil, og et fritak er derfor ikke alene et sterkt virkemiddel, men kan bidra. Dersom et slikt fritak innføres, kan det vurderes om det også skal innføres for tunge varebiler.

ZERO har foreslått en økning av vrakpanten til fossile varebiler til 50.000 kr ved dokumentasjon på kjøp av elvarebil. En økning i vrakpanten med betingelse om kjøp av elvarebil vil redusere investeringskostnaden ved kjøp av elvarebil.³⁸

Det kan etableres et samarbeid mellom offentlige etater og næringslivets aktører (NHO/Virke), der næringslivet og det offentlige inngår en dialog med mål å stille krav til nullutslippsvarebiler ved kjøp av transport og servicetjenester i privat sektor. Dette kan for eksempel gjøres etter mal fra Grønt landtransportprogram (GLP) eller som en del av GLP.

6. Konklusjon og anbefalinger

Varebilsegmentet er preget av et mangfold av ulike aktører med ulike transportbehov. Det fører også til at de ulike aktørene møter ulike barrierer og verdsetter ulike virkemidler for elektrifisering. Signaler fra bransjen og funnene fra evalueringen av Enovas støtteordning for varebiler, viser at større og mindre bedrifter vektlegger ulike fordeler og ulemper ved kjøp av en elektrisk varebil.³⁹

Det skal svært kraftfulle virkemidler til dersom vi skal nå målet om at alle nye lette varebiler er nullutslipp i 2025. Med snarlig innføring av virkemidler vil det være mulig å komme nærmere målsetningen, enn det vi er på vei mot i dag. Dersom, eller når, målsetningen for lette varebiler ikke nås, anbefaler Statens Vegvesen og Miljødirektoratet å innføre **en felles**

³⁷ [Regjeringens klimastatus og -plan - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

³⁸ [Zerorapporten-2024_oppdatert14.05.pdf](#)

³⁹ ³⁹ [Evaluering av Enovas satsing på elvarebiler \(2\).pdf](#)

målsetning om at alle nye varebiler er nullutslipp i 2027. Det innebærer at målet for lette varebiler utsettes og at målet for tunge varebiler framskyndes. En ny målsetning om at alle nye varebiler er nullutslipp i 2027 vil redusere klimagassutslipp med 330.000 tonn i perioden 2025-2030, sammenlignet med referansebanen og omtrent 40.000 tonn, sammenlignet med en bane der eksisterende NTP-mål nås.

Dersom et mål om at alle nye varebiler i 2027 skal nås, må det snarlig innføres flere nye virkemidler. En innføring av nye virkemidler, samt en varslet styrking i virkemiddelbruken over tid, kan skape forutsigbarhet for varebileierne og sende et tydelig signal om at den nye målsetning for elektriske varebiler skal nås. Kostnadsanalysen viser at investeringskostnad og restverdi er svært avgjørende for lønnsomheten til elvarebilen. Virkemidler som reduserer merkostnaden ved kjøp av elektrisk varebil vil trolig ha god effekt. Virkemidler som reduserer brukskostnader for el-varebiler kan bidra til å kompensere for de økte indirekte kostnadene ved bruk av kjøretøyet. Virkemidlenes kostnad for staten vil avhenge av innretning og varighet på virkemidlene. Eksempelvis vil en økning i engangsavgift gi statlige inntekter, mens en nasjonal støtteordning vil gi økte statlige utgifter.

Dersom man skal komme **nærmest mulig målsetningen om at alle nye lette varebiler skal være nullutslipp i 2025**, er det behov for snarlig innføring av en kraftig virkemiddelpakke. En slik pakke kan bestå av følgende virkemidler:

- En økning av engangsavgiften for lette fossile varebiler tilsvarende 50-100 % av engangsavgiften for personbiler.
- Fjerning av fradragsrett på MVA for varebiler, slik at regelverket blir likt for fossile personbiler og varebiler som kjøpes av bedrifter, samtidig med MVA-fritak for elektriske varebiler.
- Innføre et nasjonalt bompengefritak for lette elvarebiler fram til 2030, i tillegg til å innføre fritak fra fergetakst.
- Gi tilgang til lette nullutslippsvarebiler i kollektivfeltet med en varslet avvikling når fremkommeligheten for kollektivtrafikken ikke lenger er ivaretatt.
- Innføre dobbelt takst i bomringen for nye lette fossile varebiler fra 2025.

Det bør tas i betraktning av avgifter som kun treffer lette fossile varebiler vil kunne føre til en økning i salget av tunge fossile varebiler.

For å **nå et nytt mål om at alle nye varebiler skal være nullutslipp i 2027**, er det også behov for en kraftig virkemiddelpakke. En slik pakke kan bestå av følgende virkemidler:

- En økning av engangsavgiften for alle fossile varebiler tilsvarende 50 prosent av engangsavgiften for personbiler i 2025 og 100 prosent av engangsavgiften for personbiler 2027.
- Fjerning av fradragsrett på MVA for varebiler, slik at regelverket blir likt for fossile personbiler og varebiler som kjøpes av bedrifter, samtidig med MVA-fritak for elektriske varebiler.

- Nasjonal støtteordning for etablering av ladeinfrastruktur til varebiler
- Innføre et nasjonalt bompengefritak for alle nullutslippsvarebiler fram til 2030, i tillegg til å innføre fritak fra fergetakst.
- Innføre dobbel takst i bomringen for nye fossile varebiler fra 2027.
- Gi tilgang til nullutslippsvarebiler i kollektivfeltet med en varslet avvikling når fremkommeligheten for kollektivtrafikken ikke lenger er ivaretatt.
- Gi oppdrag til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Statens Vegvesen og Miljødirektoratet om å utrede obligatoriske krav til nullutslipp eller biogass i offentlig anskaffelse av transporttjenester i 2025 med mål om innføring i senest 2027.
- Det offentlige kan inngå et samarbeid med NHO/Virke om krav til nullutslipp i private anskaffelser.
- Innføre hjemmel til nullutslippssone.

Dersom man innfører virkemidler for alle varebiler med mål om at alle nye varebiler skal være nullutslipp i 2027, så vil dette også bidra til å komme nærmere måloppnåelse for lette varebiler, samtidig som man unngår en forskyvningseffekt som gir økt salg av tunge fossile varebiler.

Tlf.: 73 58 05 00
post@miljodir.no
www.miljodirektoratet.no
Postboks 5672 Sluppen,
7485 Trondheim

Besøksadresse Trondheim:
Brattørkaia 15, 7010 Trondheim

Besøksadresse Oslo:
Grensesvingen 7, 0661 Oslo



Miljødirektoratet er et statlig forvaltningsorgan underlagt Klima- og miljødepartementet.

Vi jobber for et rent og rikt miljø. Hovedoppgavene våre er å redusere klimagassutslipp, forvalte norsk natur og hindre forurensning.