

Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

Spørsmål 146:

Ber om et anslag på hvilke merkostnader som vil følge av innføring av nullutslipp for tungbiler fra 2030?

Svar:

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det satt mål om at innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy. I tillegg har regjeringen i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 varslet at den vil jobbe for å nå det langsiktige målet til stortingsflertallet om at nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030. Andelen nullutslippskjøretøy av førstegangsregistrerte kjøretøy var ved utgangen av 2023 på 32 pst. for tunge varebiler, 26 pst. for langdistansebusser og 12 pst. for lastebiler.

Jeg legger til grunn at spørsmålet omhandler hvilke merkostnader det vil få dersom man skal øke andelen nullutslippskjøretøy utover det som ligger inne i framskivingene. Det er ikke gjort oppdaterte beregninger av den samfunnsøkonomiske kostnaden ved å nå disse måltallene, og kostnaden vil avhenge av hvilke virkemidler som benyttes for å nå dem. Miljødirektoratet har imidlertid gjort noen anslag på tiltakskostnader som kan gi en pekepinn på merkostnaden ved å nå måltallene.

Når det gjelder tyngre varebiler, så har Miljødirektoratet i sin rapport *Klimatiltak i Norge - Kunnskapsgrunnlag 2024* (rapport M-2760) oppgitt at tiltakskostnaden for tiltaket *100 % av nye tunge varebiler er nullutslipp fra 2027* antas å være mellom 1 000 og 1 500 kr/tonn. Dette tiltaket er vesentlig mer ambisiøst enn måltallet om 100 pst. nullutslipp i 2030, og tiltakskostnaden for å nå måltallet vil derfor være lavere enn dette.

Når det gjelder langdistansebusser så har Miljødirektoratet i den samme rapporten oppgitt at den gjennomsnittlige tiltakskostnaden for tiltaket *alle nye langdistansebusser er elektriske eller går på biogass innen 2030* er antatt å være på 2 000 kr/tonn CO₂-ekv. Dette er et mer ambisiøst tiltak enn måltallet i NTP om 75 pst. i 2030, dermed vil tiltakskostnaden også for dette måltallet være lavere.

For målet om at 100 % av nye lastebiler bruker nullutslippsteknologi eller biogass i 2030, så har Miljødirektoratet i rapporten *Elektriske lastebiler – teknologiutvikling, kostnader og barrierer* (rapport M-2550) anslått at den gjennomsnittlige tiltakskostnaden for 100 prosent salg av el-lastebiler i 2030 er på rundt 550 kr/tonn CO₂. Kostnaden varierer betydelig mellom segmenter og ut fra bruksmønster. Økte kraftpriser vil også kunne øke tiltakskostnaden noe. Tiltakskostnaden for biogass- eller hydrogendrevne lastebiler er ikke beregnet.

Anslag på tiltakskostnader må tolkes med varsomhet og anses som usikre da det ligger en rekke forutsetninger til grunn for anslagene, samt at anslagene ikke fanger opp alle kostnader. Kostnader ved virkemiddelbruken er ikke inkludert i anslagene.