

Busskutt: 1358/tonn. Elbil: 10.000 kr/tonn

DN skriver på lederplass 15.10 at "det haster å få utslippene ned, spesielt i sektorer som transport som ikke er omfattet av EUS kvotesystem". Samtidig ønsker avisen å avvikle dagens støtteordninger til elbil og i stedet satse på mer kostnadseffektive løsninger.

Da blir det underlig at DN på lederplass dagen før støtter innføringen av full veibruksavgift for biodrivstoff utenfor omsetningskravet. Hvis en nyere buss bruker biodrivstoff, reduseres CO₂-utslippene med inntil 80 % ifølge TØI. Samtidig er biodrivstoff eneste mulighet for å redusere utslippene fra tunge kjøretøy over lengre distanser gitt dagens teknologi, og det satses kun på bærekraftige bioprodukter.

Biodiesel er i dag 15-20 prosent dyrere enn autodiesel, og innføring av full veibruksavgift vil øke driftskostnadene per mil med 15 til 18 kroner eller rundt 271 millioner årlig for bussbransjen alene. Det har de aller færreste transportselskaper og -kjøpere anledning til å dekke gitt dagens konkurransesituasjon. Resultatet blir dermed overgang til autodiesel, noe som for bussbransjens del vil øke CO₂-utslippene med 200.000 tonn per år.

Disse tallene tilsier at tiltakskostnadene per tonn reduserte CO₂-utslipp for buss med biodrivstoff utgjør 1.358 kroner. Dagens elbilsatsing har en tilsvarende kostnad på 10.000 kroner. Prioriteringene i statsbudsjettet for 2020 burde dermed være enkle så lenge man er opptatt av kostnadseffektive miljøløsninger.

*Jon H. Stordrange
Administrerende direktør
NHO Transport*