

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010, Dep  
0033 OSLO

Oslo, 21.06.2018

Att: Statssekretær Tommy Skjervold

### **Mobilitetspakken, del 3 – innspill fra NHO Transport**

Det vises til pressemelding fra Samferdselsdepartementet den 23.05.2018, hvor departementet ønsker skriftlig innspill til regelverksforslagene i EUs mobilitetspakke, del 3. NHO Transport er tilfreds med at departementet inviterer til dialog med relevante aktører.

Foreningen har følgende innspill:

#### **CO<sub>2</sub> – standarder**

Som en hjørnestein i lovforslaget foreslås det CO<sub>2</sub> – standarder for tunge kjøretøy, først for tunge lastebiler, og etter en konsekvensutredning sannsynligvis busser i 2022. 15 % lavere CO<sub>2</sub> utslipp i 2025, med økning til 30 % i 2030 basert på et 2019 nivå synes realistisk. Dette er et etterlengtet tiltak på europeisk nivå. Det norske markedet er allerede godt rustet til å ta i bruk ny teknologi, og burde være et foregangsland i denne debatten. Vi anmoder derfor departementet om å ikke senke ambisjonsnivået i det videre arbeidet.

Vi ønsker å understreke utfordringer vi ser med hensyn til biodrivstoff. Basert på lovforslaget er det uklart om reduserte klimagassutslipp ved bruk av biodrivstoff medregnes i CO<sub>2</sub> standardene.

Det presiseres at NHO Transport har forståelse for utfordringen med biodrivstoffpolitikken som føres på europeisk nivå, og i Norge. Likevel vil klarhet i om biodrivstoff inkluderes i regnskapet for CO<sub>2</sub>-standarder være spesielt viktig for lastebiler, region, ekspress, tur og flybusser som kjører tyngre bussklasser over lengre distanser, og som ikke har lik mulighet til å raskt implementere elektriske løsninger på linje med bybusser.

I forslaget ligger det også et "supercredit system", som tillater produsenter å dobbeltelle ved produksjon av elektriske kjøretøy. For busser er derimot produksjonen av elektriske kjøretøy kommet lengre enn lastebiler, og bussprodusenter er i gang med serieproduksjon av elektriske bybusser. Det er derfor viktig å ikke undergrave tiltak som kjøretøyets utforming, lavmotstandsdekk, motor- eller drivstoffeffektivitet for busser med fossilt brennstoff i tyngre klasser, som fortsatt vil prege trafikkbildet i nær fremtid. Potensialet ved slike tiltak ligger på anslagsvis 30-50 % reduserte CO<sub>2</sub> utslipp<sup>1</sup>. Dersom det likevel implementeres, støtter vi forslaget med å sette et tak på 3 % for lastebiler og 1,5 % for busser som et ledd i å ikke svekke standardene.

---

<sup>1</sup> [https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_EU-HDV\\_mkt-analysis\\_201512.pdf](https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_EU-HDV_mkt-analysis_201512.pdf)

## Trygg mobilitet

NHO Transport anser forslagene til bedret trafiksikkerhet å være godt harmonisert med vedtatte mål og tiltak innenfor arbeidet som utføres i Norge.

De 15 tiltakene kommisjonen legger frem vurderes som viktige steg i en tryggere transporthverdag på europeiske veier som helhet. I lys av Norges ledende posisjon innen trafiksikkerhet er vi likevel av den oppfatning at tiltakene i størst mulig grad burde være harmonisert for alle kjøretøygrupper. Avansert nødbremning er et av tiltakene som kan omfatte også busser og lastebiler, og ikke bare personbiler slik det er foreslått.

## Automatisert og sammenkoblet mobilitet

Kommisjonen legger opp til en betydelig satsning på en mer digitalisert mobilitet med automatiserte og samvirkende løsninger. Dette er et arbeid NHO Transport støtter, og mener det finnes betydelig potensiale for nye eksportrettede næringer.

Det er derfor positivt at kommisjonen foreslår å skape et felles europeisk lovverk, tar initiativ til å løse utfordringer knyttet til etiske og sosiale aspekter, og foreslår finansielle tilskudd gjennom støtteordninger. Inneværende NTP har avsatt midler til intelligente styringssystemer kun på promilleprosent-nivå. Forslaget fra kommisjonen vil derfor bidra som en viktig katalysator for at norske kunnskapsbedrifter tar nye steg innen den digitale økonomien, hvor vi har potensiale til å ta en ledende posisjon innenfor blant annet kollektivtransporten.

Av konkrete eksempler planlegger man i Oslo å teste 10-20 autonome minibusser, mens man i Stavanger har en slik minibuss i drift. Det vil nok ta lengre tid før større busser kjører ubemannet, siden sjåføren vil få flere oppgaver enn selve kjøringen. Satsingen på en automatisert og sammenkoblet mobilitet er derfor viktig for å gi incentiver til næringer vi har solid fagkunnskap blant eksisterende kompetansemiljøer, et område hvor kollektivtransporten står sentralt.

Med vennlig hilsen  
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad  
Næringspolitisk rådgiver