



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

27.04.2018

Skriftlig innspill til nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren

NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, NHO Luftfart og NHO Sjøfart viser til invitasjon til å komme med innspill til utarbeidelsen av ovennevnte plan for alternative drivstoff i transportsektoren. På denne bakgrunn takker foreningene for et konstruktivt innspillsmøte og støtter samtidig arbeidet med å utarbeide en nasjonal plan på området, i tråd med anbefalinger fra direktiv 2014/94/EU.

Nasjonale utslippsmål for 2030 blir krevende. Virkemidlene i klimapolitikken må støtte opp under grønn konkurransekraft, i tillegg til utslippsreduksjoner. Næringslivet ønsker å være en aktiv medspiller for innføring av nye klimavennlige løsninger og gjennomføring av et grønt skifte i transportsektoren. For å utløse endringsviljen i næringslivet må virkemidlene spille på lag med de som skal stå for endringene i praksis. Det er derfor behov for målrettede og forutsigbare virkemidler for å realisere de ambisjonene som er fremført i klimapolitikken.

Realisering av CO₂-fondet

Stortinget har i et anmodningsvedtak bedt regjeringen igangsette en prosess med berørte næringsorganisasjoner om etablering av en miljøavtale med tilhørende CO₂-fond. Fondet etableres som en miljøavtale mellom staten og næringsorganisasjonene etter modell av NO_x-fondet.

I miljøavtalen med staten vil næringsaktørene forplikte seg til konkrete utslippsreduksjoner for avtaleperioden, mot at medlemmene fritas for CO₂-avgiften på drivstoff. I stedet betales en korresponderende medlemsavgift til CO₂-fondet. Medlemsbedriftene kan søke støtte fra fondet til kompensasjon for merkostnader og risiko ved investering i lav- og nullutslippsløsninger på materiell og kjøretøy. Statens bidrag i miljøavtalen vil være fritak fra CO₂-avgift til utslippsreducerende tiltak i næringstransporten.

CO₂-fondet er et virkemiddel for overgang til lav- og nullutslippsmateriell innenfor vei-, sjø- og lufttransport. Fondet er ikke tenkt å ta noen stor rolle innen støtte til infrastruktur for alternative drivstoff. Tilgjengelig infrastruktur for disse kjøretøyene er en forutsetning for overgang til lav- og nullutslippsløsninger. Det er derfor et klart samspill mellom tilgang til infrastruktur og lavutslipp

drivstoff, hvor vi anser CO₂-fondet til å spille en sentral rolle i løsningen på høna- og egget problematikken. Med bred politisk støtte fremhever vi derfor betydningen av en realisering av CO₂-fondet. CO₂-fondet er ikke ment å erstatte eksisterende støtteordninger fra for eksempel Enova, men være et supplement.

Særskilt for NHO Transport

NHO Transport organiserer store deler av den landbaserte kollektivtransporten, og vil i sammenheng med aktuelle innspill fokusere på infrastruktur til anbudsutsatt rutebusstransport i offentlig regi, og markedsbaserte busstjenester uten offentlige tilskudd.

Flere av NHO Transports medlemmer har i dag erfaring med et bredt spekter av drivstoffteknologier for rutebuss i offentlig regi, herunder elektrisitet, biodrivstoff (HVO og RME/FAME), biogass og pilotprosjekt med hydrogen. Behovet for infrastruktur vil avhenge av hvilken type teknologi man velger og hvordan teknologien utvikles. Innenfor elektrisitet kan man blant annet lade kjøretøyet gjennom depotlading eller via pantografer ved endestasjoner.

For rutebuss i offentlig regi anmoder vi derfor planen om å fortsatt tilby støtteordninger (først og fremst Enova) som kan bidra til at fylkeskommunen investerer i aktuell infrastruktur. Dette er en hensiktsmessig ansvarsfordeling med tanke på eierskap til infrastrukturen, ettersom bussoperatører kan miste kjøring etter endt anbudsperiode. For drift og bruk av infrastrukturen i anbudsperioden vil det derimot være viktig med smidige behandlingsprosesser slik at bussoperatør raskt kan ta i bruk areal og sikres tilgang på strøm for aktuelle ladestasjon, spesielt aktuelt hvor en pantografløsning vil benyttes på arealer utenfor bussoperatør sitt område. Erfaringer med innføring av pantografløsninger har på enkelte steder i Oslo og Akershus vist seg tidkrevende med konsekvenser av forsinket innfasingstakt.

Da infrastrukturkostnader ofte vil bli dekket av fylkeskommunene for anbudsutsatt rutebusstrafikk, vil dette derimot ikke være tilfellet for det markedsbaserte tilbudet uten offentlig tilskudd, som ikke omfattes av belønningsavtaler eller andre tilskudd i offentlig regi. For å nå målsetting om at 75 % av langdistansebussene skal være nullutslipp innen 2030, blir det derfor viktig med særskilte tiltak som retter seg mot markedet for kommersiell busstransport. Disse kjører som oftest tyngre bussklasser over lengre distanser, og vil typisk omfatte ekspressbusser, flybusser og turbusser. Det er derfor gledelig at næringen er i gang med å skifte til alternative drivstoff også for disse bussklassene, hvor det nå planlegges Norges første elektriske flybuss i kommersiell tjeneste i Stavanger. Estimerte kostnader til infrastrukturen er ca.

- 500.000 kroner for en ny biodieseltank.
- 9 millioner kroner for et gassanlegg fordelt på 50 busser.
- 3 millioner kroner for en ladestasjon (pantograf/endestopp ladning). Depotlading (80kw) vil anslagsvis koste mellom 0.5 og 1.5 millioner kroner avhengig av laders egenskaper (f.eks. veksle strøm mellom busser og redusere/øke kapasitet ved topper/høye strømpriser).
- Hydrogen er usikkert, men anlegg vil anslagsvis koste tosifret antall millioner per april 2018.

For en realisering av målsettingen om at 75 % av langdistansebussene skal være nullutslipp innen 2030, understreker vi derfor betydningen av målrettede støtteordninger også mot den delen av bussbransjen som ikke kjører i fylkeskommunal regi. Dette kan gjøres ved å blant annet åpne for mulighet til en ytterligere investeringsstøtte gjennom Enova for kommersielle busstjenester, som i dag gir tilskudd til omlag halvparten av kostnaden ved investering i kjøretøy og infrastruktur.

Særskilt for NHO Logistikk og Transport

NHO Logistikk og Transport organiserer bedrifter som driver godstransport, med medlemsbedrifter innenfor både luftfart, sjø, veg, og jernbane. Det er positivt at planen dekker alle transportformer og at den ser på muligheter for sambruk av infrastruktur. Vi vil her gi noen kommentarer til de ulike drivstoffene som vi mener er sentrale for at vi skal nå våre utslippsmål.

Biodrivstoff være en del av planen. I *Veikart for næringslivets transport*, viste vi at næringstransporten kan kutte sine utslipp med 45-60 prosent innen 2030. en slik reduksjon forutsetter imidlertid tilgang til avansert biodrivstoff. Veikartet viser at biodrivstoff er en viktig del av løsningen, også for tungtransporten. Biodrivstoff er dessuten en av få løsninger som er tilgjengelig i markedet i dag for tunge lange transport, og vil dermed gi umiddelbare utslippsreduksjoner. Biodrivstoff er en knapp ressurs, vi mener derfor den bør prioriteres til de sektorene som mangler andre alternativer og der effekten vil være størst. Det er ikke personbilmarkedet, der det allerede finnes gode tilgjengelige nullutslippsløsninger. Biodrivstoff er spesielt viktig for luftfart, sjøfart og tungtransporten, infrastrukturen må bygges deretter.

En annen løsning som er tilgjengelig i dag, og der billeverandørene har lansert serieproduserte kjøretøy, er biogass. Dette er en interessant løsning for både tungtransporten og for skipsfarten. Her må infrastrukturen bygges ut. Havner er naturlige knutepunkter mellom sjø og land. Havnene bør derfor utvikles til å bli energistasjoner, til nytte for både sjø- og landtransporten.

Når det gjelder elektrisitet, egner det seg foreløpig kun for bydistribusjon, og med mindre kjøretøy. Selv om vi i Norge har kommet langt på ladeinfrastruktur, ser vi et behov for flere ladestasjoner i byene. Flere el-biler gjør at det blir stor konkurranse om ladeplassene. Vi mener man bør vurdere å gi nyttetransporten prioritet ved enkelte ladestasjoner slik at de ikke bruker unødig tid på å vente på lading i løpet av arbeidsdagen. For at elektrisitet skal bli et alternativ på lengre distanser, er det behov for ladeinfrastruktur også mellom bysentra. Vi mener i tillegg man bør se mer på andre alternativer for elektrisk infrastruktur, for eksempel el-veg. Dersom man kan lade underveis vil batteristørrelsen i tyngre kjøretøy kunne reduseres, noe som vil kunne gjøre elektrisitet til et alternativ også på lengre og tyngre transport.

Hydrogen regnes som en bedre løsning for tunge lange transport. Denne teknologien er mindre moden enn batterier, og foreløpig for dyr. Hydrogen bør inkluderes i planen og denne teknologien må få samme starthjelp som batterielektrisk har fått for å bli konkurransedyktig.

Vi vet ikke hvilke løsninger som kommer i fremtiden, teknologinøytralitet vil derfor være et viktig prinsipp for planen. I tillegg til en plan for infrastruktur, er det behov for insentiver til bedriftene for at de skal kunne investere i kjøretøy med ny teknologi, her mener vi et CO2-fond vil kunne bidra svært positivt.

Særskilt for NHO Luftfart

Når det gjelder infrastruktur for distribusjon av biodrivstoff til luftfart er dette allerede ivaretatt gjennom dagens distribusjonssystem på Avinors flyplasser. Dette fordi biodrivstoffet kan blandes direkte inn i konvensjonelt fossilt flydrivstoff og det er derfor ikke nødvendig med spesielle tilpasninger for å kunne ta dette i bruk.

Det er imidlertid to store utfordringer med produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff til luftfarten i dag som må løses; Det produseres på langt nær nok drivstoff til å dekke etterspørselen og pr. i dag produseres også biojetfuel i utlandet og må således fraktes til Norge. Videre er biojetfuel i

dag svært kostbart, og det er ikke er mulig for flyselskapene å kjøpe dette drivstoffet til en pris som ligger mange ganger over prisen på vanlig jetfuel.

NHO Luftfart har, i sammen med blant annet Avinor og Zero, arbeidet gjennom flere år for å bidra til at det legges til rette for oppstart av produksjon av bærekraftig biodrivstoff i Norge ved bruk av norsk skog. Norge har en rekke fortrinn for å gjøre dette da vi har mye tilgjengelig råstoff, kompetanse, et industrimiljøene og nødvendig kapital. Utfordringen er imidlertid å bygge broen fra kompetanse og teknologisk kunnskap til et kommersielt produkt. En etablering av et CO2-fond vil være et viktig og nødvendig bidrag inn i en slik realisering av storskala-produksjon av norsk, bærekraftig biodrivstoff til luftfarten.

Innenfor luftfartsområdet er det allerede i dag etablert en rekke virkemidler, både nasjonalt og internasjonalt, for å påvirke luftfartens klimavirkninger; luftfart er omfattet av EUs kvotesystem og snart i tillegg også et globalt kvotesystem. Dette er etter vår vurdering det eneste virkemiddelet som gir en konkret miljøeffekt og vi støtter at luftfarten er omfattet av EUs- og etter hvert ICAOs kvotesystem. I tillegg har vi nasjonalt en CO2-avgift, en miljøbegrunnet flypassasjeravgift samt fra 2019 et omsetningskrav på 1% for biofuel til luftfarten – økende til 30% i 2030. Etter NHO Luftfarts vurdering er det viktig å finne tiltak som virker. En etablering av et CO2-fond vil være et slikt tiltak, og vi tror at en slik fondsløsning vil kunne bidra til at norsk luftfart faktisk reduserer klimagassutslippene med 30% i 2030.

Særskilt for NHO Sjøfart

NHO Sjøfart organiserer rederier som seiler innenriks. Passasjerskipsrederier som har kontrakt med offentlig oppdragsgiver utgjør den vesentligste delen av medlemsmassen. Dette omfatter både ferje- og hurtigbåtrederier og Hurtigruten.

Utviklingstrekkene i skipsfart er rask utvikling og implementering av ny teknologi i *noen* segmenter. Hybridløsninger tas i bruk i stor grad, der batteri inngår som energikilder sammen med konvensjonelt drivstoff, biodrivstoff eller LNG. Det pågår også et pilotprosjekt med hydrogendrift av ferje, i regi av Statens vegvesen. Denne første hydrogenfergen skal være i full drift i løpet av 2021.

Selv om enkelte teknologier med fornybar energi er mulig, så er det en lang vei fra pilotstadiet til at løsningene er tilstrekkelig driftssikre og kommersielt drivverdige. I kommersiell drivverdig ligger det også at rederiene må ha forutsigbarhet for kostnader knyttet til ulike løsninger når investeringsbeslutningen tas.

Rederienes investeringshorisont er gjerne inntil 30 år når det bygges nye fartøyer. Det må derfor tas hensyn til at store deler av rederibransjen har behov for omstillingstid for å få lønnsomhet i nybygg eller større ombygginger av eksisterende fartøy. Usikkerhet knyttet til tilgang og pris, f.eks. på biodrivstoff gjør også at det er vanskelig for rederiene å binde seg til å benytte biodrivstoff 10-12 år fram i tid i offentlige kontrakter.

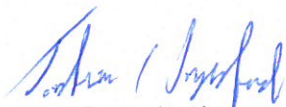
For de største og mest energikrevende transportene til sjøs vil LNG i overskuelig framtid være det mest miljøvennlige alternativet. Fleksibel energimiks på det enkelte fartøy og ulike behov i ulike segmenter tilsier at man ikke bør låse seg til bestemte teknologier. CO-2-avgift på LNG til passasjer- og godsskip er også meget uheldig, og vil sannsynligvis bidra til at utrulling av denne type løsninger stopper opp. LNG har store miljøfordeler, da særlig NOx- og partikkelutslipp i stor grad elimineres. I tillegg kommer en betydelig CO2-reduksjon. LNG har også den fordelen at biogass kan blandes inn med ulike blandingsforhold, uten at det er nødvendig med tekniske tilpasninger av maskineri.

NHO Sjøfart ber om at det tas særlig hensyn til følgende i nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren:


- Infrastruktur for ulike typer energi må tilpasses krav og i offentlige anbud og rederienes behov. Dette gjelder både hurtigbåt, ferge og Hurtigruten/andre rederier i kyststruten.
- Miljøkrav i det enkelte anbud må fortsatt baseres på en nytte-kostvurdering, herunder lokale forhold som kostnader til utbygging av strøminfrastruktur.
- Det må legges til rette for økt tilgang til LNG, biogass og biodiesel der fartøyene faktisk går og har mulighet for å bunkre.
- Det må skapes forutsigbarhet for investeringer i strømmettet. I dag kan ikke nettselskapene gi bindende anslag på hvor store anleggsbidrag rederier eller havner blir avkrevd i forbindelse med utbygging av strømmnett.
- Virkemiddelapparatet, herunder Enova, må styrkes.

Vi viser for øvrig til innspill fra Hurtigruten og Norges Rederiforbund, som NHO Sjøfart også slutter oss til.

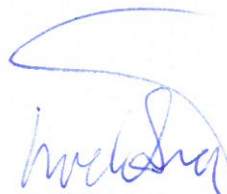
Med vennlig hilsen



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver
NHO Transport



Karoline Bjørklund
Fagsjef næringspolitikk
NHO Logistikk og Transport



Frode Sund
Administrerende direktør
NHO Sjøfart



Camilla Riise
Spesialrådgiver
NHO Luftfart

