

## Innspill til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om klima

NHO Transport viser til deltakelsen på klima- og miljøvernminister Sveinung Rotevatns og statssekretær i Samferdselsdepartementet Ingvild Ofte Arntsens innspillsmøte om klimatiltak for transport 02.06.20 og ettersender med dette våre synspunkter til klimaplanen.

NHO Transport representerer persontransportbedrifter i hele Norge. De leverer kollektivtrafiktjenester på vei og bane enten via anbudskontrakter eller som markedsbasert transport. Foreningens synspunkter er konsentrert rundt hvordan klimagassutslippene for landbasert persontransport i Norge kan reduseres, samtidig som det er god mobilitet i samfunnet. NHO Transports høringsuttalelse til Klimakur 2030<sup>1</sup>, datert 16.04.20, utdyper innspillene til klimaplanen.

### Helhetlig klimapolitikk for transport

NHO Transport mener det bør utformes en klimastrategi for hele persontransporten i Norge med utgangspunkt i målene om klimagassreduksjoner, der samspillet mellom ulike fremkomstmidler inngår. Utslippene fra persontransporten må reduseres på en samfunnsøkonomisk effektiv måte, der man tar hensyn til de faktiske virkemiddelkostnadene. Det bør legges vekt på de globale klimaeffektene av tiltakene i et livsløpsperspektiv.

Innenfor transportsektoren er det viktig at klimapolitikken utformes på en måte hvor de mest generelle og billigste tiltakene for klimagassreduksjoner gjennomføres først, og at de mest kostbare tiltakene tas til slutt. I prioritert rekkefølge:

1. Reduser transportbehovet: Den reneste transporten er den som ikke utføres
2. Flytt transporten fra privatbil til buss og bane, eller andre kollektive løsninger
3. Stimuler til utvikling av mer energivennlige biler, busser og tog
4. Bytt til bærekraftige energiformer, det vil si fra fossilt til elektrisitet, bio- eller andre bærekraftige drivstoff (e-fuels)

Dagens klimapolitikk og Klimakur 2030 er i stor grad knyttet til en gjennomføring av det dyreste tiltaket, elektrifisering av kjøretøyparken. Det er uheldig når elektrifisering blir et mål i seg selv, uten at det blir gjort en vurdering av klimaeffekten i forhold til teknologisk modenhet og kostnader. Elektrifisering er likevel utvilsomt en viktig forutsetning for å nå klimamål i samferdselssektoren.

<sup>1</sup> <https://www.transport.no/dokumenter/20162/2020/klimakur-2030/>

For å nå målet om å redusere de globale klimagassutslippene til null raskest mulig, må også samferdselspolitikken rettes inn mot at transport skal være en del av en sirkulær økonomi. Det betyr at det ikke er netto utslipp fra verken bruk eller produksjon av kjøretøy. Det er grunnen til at NHO Transport ønsker at utslipp over hele kjøretøyets livsløp skal vektlegges som måleindikator, ikke bare det utslippet som oppstår under bruk i Norge.

### **Elbilpolitikken betyr flere kjøretøy, økte utslipp og mer trafikk**

En klimapolitikk med sterke insentiver om å øke personbilparken, selv om den blir elektrifisert, er ikke i tråd med de langsiktige globale klimamålene. I Klimakur er det lagt opp til å utvide personbilparken i Norge med 400 000 biler i perioden 2020-2030, mens antall kollektivreiser er holdt konstant. Dette er ikke en bærekraftig politikk, verken for å nå målet om å redusere de globale klimagassutslippene til null eller å redusere uttak og forbruk av jordens ressurser.

Dagens virkemidler for elektriske personbiler hindrer også kollektivtrafikken i å ta en større andel av den motoriserte transporten. Det er uheldig fordi kollektivtrafikken har langt lavere klimagassutslipp per personkilometer enn personbilen, slik NHO Transport har dokumentert i høringsuttalelsen til Klimakur 2030. En bærekraftig klimapolitikk bør altså innrettes slik at den totale personbilparken ikke øker, men synker, parallelt med en innfasing av null- og lavutslippskjøretøy.

### **Kollektivtransportens rolle og konkurransekraft må styrkes**

Kollektivtransporten fyller flere funksjoner og formål. I distriktene er sosiale hensyn og mobilitet til ulike grupper uten egen bil det primære. I byområder har kollektivtransporten en bredere funksjon for å nå transport-, areal-, klima-, og miljøpolitiske mål. Når mange skal reise samtidig, er kollektivtransporten en arealeffektiv reiseform. Den bidrar dermed til velfungerende byer.

NHO Transport mener at økte kollektivandeler er et sentralt virkemiddel for å redusere klimagassutslippene fra persontransporten i Norge. Kollektivtrafikken, i kombinasjon med ulike bildelingstjenester, sykkel- og gange, samt bedre utnyttelse av ny teknologi, vil sikre god mobilitet og redusere behovet for å eie egne kjøretøy.

Kollektivtransporten bør kunne overta en langt større del av det samlede transportbehovet i byområder. Da er det viktig at bussens fremkommelighet er best mulig i byene. Busstransport<sup>2</sup> bør også i større grad brukes på lengre reiser i kombinasjon med bildelingsordninger, ikke bare til pendling og kortere reiser. Gode ekspressbuss- og flybussruter bidrar til at flere kan klare seg uten egen bil.

Kollektivtransportens attraktivitet må styrkes. Avgiftsfritak for elektriske personbiler svekker kollektivtrafikkens konkurransevne i forhold til privatbilen. Gratis eller lave priser for elbilenes bompasseringer øker trafikkmengden og svekker bussens fremkommelighet. Elbiler i kollektiv-

---

<sup>2</sup> Over 60 % av kollektivtransporten i Norge utføres med buss, ifølge Statistisk sentralbyrå årsstatistikk for 2019.

feltene øker reisetiden for kollektivreisende og gjør kollektivtrafikken dyrere, fordi flere busser og flere sjåførere må settes inn for å frakte samme antall passasjerer når farten er lav.

En studie av en bildelingsordning i Bremen<sup>3</sup> viser at de som deltar i bildelingsordninger i tre av fire tilfeller velger sykkel, gange eller kollektivtransport fremfor bil. Hver «bildelingsbil» har redusert behovet for antall biler med 16 ganger, og har på den måten redusert antall biler i Bremen med mer enn 5000. Nøkkelen til suksess i Bremen har vært faste oppstillingsplasser for sykler og delingsbiler, i tillegg til et godt kollektivtilbud.

### Innspill til klimaplanen

NHO Transport anbefaler å legge følgende til grunn for klimapolitikken:

- All persontransport må bidra til en sirkulær økonomi og i fremtiden ha null eller lave utslipp gjennom livsløpet. For å måle utviklingen bør man ta i bruk livssyklusanalyser på de kjøretøyene som fases inn.
- Også når man har oppnådd overgang til nullutslippskjøretøy, er det viktig å bidra til en effektiv trafikkavvikling, spesielt i byområdene. "*No amount of smart technology will overcome the need for good policy, planning & governance. We need to plan proactively to try to ensure socially- and environmentally desirable outcomes from smart mobility and to minimise externalities because a positive outcome is not guaranteed*", skriver professor Iain Docherty ved University of Glasgow i *The Transport matters*<sup>4</sup>.
- Den offentlige virkemiddelbruken bør dreies bort fra å stimulere til økt privat bilhold gjennom en kraftig subsidiering av elbiler, og over på områder som fører til mer sykkel og gange; deling av personbiler; og god utnyttelse av et økt kollektivtilbud.
- Fremkommeligheten for kollektivtrafikken må bedres, fordi det øker passasjerenes nytte og reduserer samfunnets reisekostnader. Bussene kommer raskere frem hvis elbilenes rett til å bruke kollektivfelt fjernes.
- Ulempene ved å klare seg uten egen privatbil må reduseres ved at det legges til rette for et godt kollektivtilbud i kombinasjon med bildelingsordninger og gode digitale løsninger for sømløs mobilitet. Ekspresbusser bør ta en økende andel av fjerntransporten i kombinasjon med bildelingsordninger.
- Holdningskampanjer som stimulerer til nye holdninger og endret atferd bør gjennomføres for å stimulere til bruk av kollektive løsninger sammen med sykkel og gange. Strukturell og sosial innovasjon er nødvendig for å utnytte mulighetene som finnes til å redusere de globale klimagassutslippene.

<sup>3</sup> Analysis of the impacts of car-sharing in Bremen, Germany. Final report. *EU Interreg North Sea region*

<sup>4</sup> <https://press.uchicago.edu/ucp/books/book/distributed/T/bo31448153.html>

## Biodrivstoff

På møtet 02.06.20 ble deltakerne bedt om å kommentere rollen biodrivstoff har og bør ha. Biodrivstoff er essensielt for bussbransjens fornybarandel. En fersk kartlegging<sup>5</sup> viser at CO<sub>2</sub>-utslippet fra norske busser i 2019 var cirka 215 000 tonn CO<sub>2</sub>. Dette er en nedgang på cirka 185 000 tonn siden 2014. Fossilt drivstoff er ikke bærekraftig og bør utfases så snart som praktisk mulig. I bussbransjen er nå halvparten av det fossile drivstoffet erstattet av biodrivstoff (41%), biogass (12%) og elektrisitet (4%).

I perioden frem til alle busser er elektriske eller går på andre fornybare løsninger, bør man ha ordninger som gjør det gunstig for fylkeskommunene å bestille 100 prosent biodrivstoff, slik at de slipper å velge mellom bruk av biodrivstoff eller et lavere kollektivtilbud. Turbusser, ekspressbusser og flybusser, som drives uten offentlige kjøp, bør også ha incentiver til å kunne anvende mer biodrivstoff.

Fra 01.07.2020 innføres full veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff. Det medfører 180 millioner kroner i ekstra årlige kostnader til busstransporten gitt dagens forbruk av biodrivstoff. Dette er svært uheldig fordi man står i det reelle valget mellom å redusere kollektivtilbudet eller å erstatte biodrivstoffet med fossilt drivstoff.

Med vennlig hilsen  
NHO Transport



Jofri Lunde  
næringspolitisk sjef

Kopi: Samferdselsdepartementet

---

<sup>5</sup> Rapport om drivstofforbruk og klimagassutslipp fra norske busser. Stakeholder AS, mars 2020