

**Til:** Stortingets energi- og miljøkomite

**Fra:** NHO Transport

**Dato:** 28.01.21

**Sak:** Meld. St. 13, Klimaplan for 2021-2030

---

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for persontransportbedrifter. Medlemmene leverer kollektivtrafikktenester på offentlige kontrakter eller som billettfinansierte reiser i hele Norge. Regjeringen foreslår i Klimaplanen at klimagassutslippene fra transportsektoren skal halveres i perioden frem til 2030. Foreningen har tre kommentarer og innspill til politikken på dette området.

### **Kollektive løsninger er best for klimaet**

Klimaplanen er for ensidig konsentrert rundt tiltak for å redusere utslippene per kjøretøy og kilometer. Det er like viktig og i tillegg rimeligere å gjøre grep som bidrar til at den totale transportmengden blir redusert, samtidig som det er god mobilitet i samfunnet. Slik blir også samfunnets skadekostnader fra transport i form av utslipp, støy, støv, kø og ulykker redusert. Bussene har eksempelvis langt lavere skadekostnader enn elbiler per passasjerkilometer, noe Transportøkonomisk institutt har dokumentert.

Det tyske Miljødirektoratet konkluderer i en stor klimastudie med at økt kollektivtrafikk og bildeling, sammen med overgang til nullutslippskjøretøy, er nødvendig for å nå klimamålene i 2050. NHO Transport anbefaler dermed at følgende momenter blir tydeliggjort og vektlagt i klimapolitikken for transportsektoren:

- All persontransport må bidra til en sirkulær økonomi og i fremtiden ha null eller lave utslipp gjennom livsløpet.
- Den offentlige virkemiddelbruken bør dreies fra å stimulere til økt privat bilhold og over på løsninger som fører til mer sykling og gange, deling av personbiler og effektiv bruk av et økt og enda mer attraktivt kollektivtilbud. Slik kan kollektivtrafikken overta en langt større del av det samlede transportbehovet i byområder.
- Kollektivtrafikken bør gjenvinne og styrke sin rolle etter covid-19. Flere kollektive reiser er den mest effektive måten å veksle inn mobilitet med høye skadekostnader til mobilitet med lave skadekostnader for samfunnet.

## Bærekraftig biodrivstoff bør brukes mer målrettet

Biodrivstoff er essensielt for kollektivtrafikkens fornybarandel. Utslippene av klimagasser fra norske busser er sterkt redusert siden 2013 fordi fossilt drivstoff er erstattet med 100 prosent biodrivstoff, typisk HVO. For tunge kjøretøyer, som skal kjøre over lange distanser, er elektriske energibærere lite tilgjengelige eller konkurransedyktige. For disse blir fossilt drivstoff det mest relevante alternativet til biodrivstoff i en periode fremover.

Dessverre er viktige virkemidler for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk fjernet i Klimaplanen. Full veibruksavgift på alt biodrivstoff fra 01.07.20 økte driftskostnadene for busstransporten vesentlig, og biodrivstoff skal ikke lenger anbefales i offentlige innkjøp, men reguleres gjennom omsetning i massemarkedet. Dette er svært beklagelig, fordi biodrivstoff effektivt kan bidra til å redusere utslippene fra næringstransporten. 17 aktører har i [en uttalelse](#) anbefalt at bruk av 100 prosent biodrivstoff telles/registreres utenfor omsetningskravet.

Stortinget bør anmode regjeringen om å foreslå insentiver eller omlegginger av dagens ordninger, slik at det også i fremtiden vil være attraktivt og hensiktsmessig å bruke bærekraftig biodrivstoff i tungtransporten, inkludert kollektivtrafikken, for å oppnå reelle klimagevinster. En mulig løsning er fritak for veibruksavgift for avansert biodrivstoff, sertifisert for lav avskogingsrisiko, omsatt i tillegg til omsetningskravet<sup>1</sup>.

Klimaplanens forslag om å øke kostnadene per tonn CO<sub>2</sub> til 2000 kroner per tonn CO<sub>2</sub> innen 2030, vil gjøre investeringer i tunge null- og lavutslippskjøretøy enklere å forsvare. Men dette må følges opp med gode offentlig finansierte støttetiltak til omstilling også for private transportører som ikke kjører på offentlige kontrakter.

## Sats på Grønt landtransportprogram

20 bransjeorganisasjoner har, med NHO i spissen, etablert Grønt landtransportprogram. Dette samarbeidet mellom næringslivet og myndighetene skal bidra til konkrete løsninger for å kutte klimautslippene fra næringstransporten. Programmet bør følges opp med bevilgninger fra Stortinget, i tillegg til næringslivets eget bidrag kunnskapsmessig og økonomisk. Et CO<sub>2</sub>-fond for næringslivets transportere er et aktuelt virkemiddel.

*NHO Transport er tilgjengelig for spørsmål og utfyllende informasjon:*

- *Jon H. Stordrange, administrerende direktør, jon.stordrange@transport.no, 415 06 770*
- *Jofri Lunde, næringspolitisk sjef, jofri.lunde@transport.no, 411 61 944*

---

<sup>1</sup> Dette forslaget kan gjennomføres med endringer i særavgiftforskriften og tilslutning til kriteriesettet for lav avskoging i EUs reviderte fornybarhetsdirektiv, Red II, som iverksettes i EU-landene 01.07.21.