

Samferdselsdepartementet

Deres dato: 03.04.23

Deres ref.: 23/629

Vår ref.: 2803/NTP

Vår dato: 03.07.23

Høring transportvirksomhetenes svar på oppdrag NTP 2025-2036

Det vises til Samferdselsdepartementets høring av transportvirksomhetenes svar oppdrag fra Samferdselsdepartementet, i forbindelse med utforming av Nasjonal transportplan 2025-2036.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. Våre medlemmer står for over 95 % av drivstoffomsetningen i Norge. I tillegg dekker våre medlemmer om lag 95 % av hurtigladetilbudet. Bransjens ambisjon er å bli netto klimanøytral innen 2050. For å redusere utslippene raskt nok, må fossile drivstoffer erstattes med fornybare. For å lykkes må alle fornybare løsninger tas i bruk.

Norge skal redusere klimagassutslippene med 55 % sammenliknet med 1990. For å komme dit har Miljødirektoratet beregnet at utslippene må reduseres 3,2 millioner tonn CO2 hvert eneste år fram mot 2030. Fra 2021 til 2022 falt utslippene med 240 000 tonn CO2. De nasjonale utslippene har gått ned knapt 5 % fra 1990 til 2022, mens utslippene fra transportsektoren har økt med 45 % i samme periode. Disse tallene viser at Norge har en meget lang vei å gå for å komme i mål. Den eneste måten til å oppnå målet er å redusere bruken av fossile energibærere.

Oppsummert mener vi at NTP:

- bør ha en teknologinøytral tilnærming
- ikke ensidig peke på enkeltteknologier for å oppnå klimagassreduksjoner fra transportsektoren
- erkjenne at alle fornybare løsninger må tas i bruk for å få fart på omstillingene som må til for å nå klimamålene
- må bidra til raskere fjerning av barrierer som hindrer utrulling av mer klimavennlig teknologi

Vår bransje trenger teknologinøytrale, forutsigbare og langsiktige rammevilkår som sikrer muligheten til å tilby et bredt spekter av fornybare løsninger. Det vil øke farten med å redusere utslippene fra transportsektoren.

Vi vil også trekke fram oppfølgingen av nasjonal ladestrategi og behovet for et helhetlig ansvar for denne delen av sektoren. Vi er enig i at lading inngår som en del av veiens framkommelighet og støtter derfor forslaget om at veieier bør kunne bestille strøm koordinert

med utbygging av ladeplasser og at veimyndighetene får en helhetlig rolle i forvaltningen av ladebransjen.

Teknologinøytralitet

Drivkraft Norge mener at transportvirksomhetenes innspill til ny NTP mangler en teknologinøytral innretning for å fremme effektiv bruk av fornybare løsninger for transportsektoren.

Teknologinøytralitet innebærer at ulike kjøretøyteknologiene og energibærerne vurderes ut ifra sammenliknbare kriterier, og gis samme mulighet til å bidra til å oppfylle behovet for utslippsreduksjoner. I NTP er kun elbiler og hydrogenbiler definert som nullutslippsteknologi. I transportvirksomhetenes innspill legges opp til at offentlige anskaffelser av null- og lavutslippsteknologi ikke skal omfatte bærekraftig biodrivstoff. Ulike vurderingskriterier for fornybare løsninger er en barriere for en mer kostnadseffektiv reduksjon av transportsektorens klimagassutslipp.

Vi har ikke råd til å velge bort gode klimaløsninger, som bærekraftig biodrivstoff. Ensidig innretning av hvilke teknologier som prioriteres, blant annet gjennom offentlige anskaffelser og salgsmål for nullutslippsteknologi, vil fordyre og forsinke arbeidet med å få ned utslippene. Omstillingen fra fossile energibærere til fornybare løsninger må omfatte alle tilgjengelige teknologier.

Reduksjonsplikt istedenfor omsetningskrav

Hovedformålet med å sette måltall for nullutslippsteknologi for nye transportmidler, er å redusere klimagassutslippene. Selve måltallene er ikke mål i seg selv, men mulige virkemidler. Klimapolitikken bør rettes mer mot selve målet ved å ha konkrete årlige mål for reduksjon av utslipp. Dette er grunnen til at Drivkraft Norge i lang tid har foreslått at omsettere av energibærere til transportformål blir stilt overfor en reduksjonsplikt. Den vil kreve at omsetterne reduserer utslippene fra bruk av ulike drivstoffprodukter med en gitt prosentandel sammenliknet med hvis det kun ble solgt fossile drivstoffer. Et slikt verktøy vil dermed være direkte rettet mot å redusere bruken av fossile drivstoffer, og erstatte det med bruk av fornybare energibærere som elektrisitet, hydrogen, bærekraftig biodrivstoff, biogass, e-fuels samt andre energibærere som vil bli utviklet med tiden. Et reduksjonskrav vil da kunne erstatte de ulike omsetningskravene som kun er rettet mot bruk av biodrivstoff, og bli et virkemiddel som bidrar til å fremme alle fornybare løsninger innenfor et teknologinøytralt rammeverk. Bidraget til reduksjonsplikten vurderes ut ifra energibærerens livsløpsutslipp/GHG-effekt. Det vil si at reduksjonsplikten er innrettet mot de globale utslippsreduksjonene energibæreren bidrar med. Jo bedre GHG-reduksjonseffekt, jo større effekt har det på oppnåelse av reduksjonsplikten.

Transportvirksomhetene kommer i sine vurderinger inn på muligheten for at det generelle omsetningskravet kan justeres for å oppnå sektorspesifikke utslippsmål, og ikke nasjonale utslippsmål. Dette er en løsning drivstoffbransjen ikke vil anbefale. Målet er å få ned de globale klimagassutslippene. Dekomponering av utslippsmål med hensyn til ulike sektorer vil bli vanskelig å håndheve og skape lite forutsigbarhet, uten at det gir reell effekt på det nasjonale klimaregnskapet. Drivkraft Norge ønsker generelle krav som sikrer at bransjen kan

ta i bruk infrastruktur på en så fleksibel og effektiv måte som mulig. Endring i krav må varsles i god tid før endring, da beslutningen om innkjøp gjøres minst ett år i forveien.

En opptrappingsplan for årene fram mot 2030 ville gitt en slik forutsigbarhet. Vi har i dag omsetningskrav rettet inn mot ulike formål. For veigående og ikke-veigående maskiner vil det være mest hensiktsmessig å ha et felles omsetningskrav da drivstoffprodukter til begge formålene kommer fra felles tankanlegg. Produktene autodiesel og anleggsdiesel er like, bortsett fra at det blir tilsatt en fargekode i anleggsdieselen når den skal leveres til kunde.

Dynamisk veiprisering – likebehandling ved bruk av kjøretøy effektiviserer bruken av vei

Behovet for teknologinøytralitet gjelder også for bruk av kjøretøy. Statens veivesen og Skattedirektoratet utreder i disse dager hvordan posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger skal gjelde alle kjøretøy. Drivkraft Norge har i lang tid tatt til orde for dynamisk veiprisering, der dagens veibruksavgift erstattes med en sats som reflekterer hvor, når og hva man kjører. Utredninger fra TØI viser at samfunnskostnaden ved bruk av bil er høyest i byer under rushtrafikken. Og at det er små forskjeller i kostnaden mellom ulike drivlinjer. En sats som tar hensyn til hvor, når og hva man kjører vil være overens med forurenser betaler prinsippet, og samtidig oppfylle veibruksavgiftens to formål om å reflektere de marginale eksterne kostnadene bilbruk fører til, samt sikre staten inntekter. For at dette skal kunne gjennomføres må enkeltbilistens personvern være ivaretatt. Noe Datatilsynet har sagt er mulig innenfor dagens regelverk.

Ved å ha satser som reflekterer trafikkavviklingen, vil nytten av infrastrukturen øke ved at bruken av veien spres jevnere ut over døgnet. Det har vært foreslått å innføre hybridløsninger der ulike kjøretøykategorier stilles overfor ulike måter for innhenting av veibruksavgift. Slike hybride løsninger kan føre til ulik innretning for ulike kjøretøy, med faren for at de ikke likebehandles ved at de blir stilt overfor ulike beregningsmetoder for veibruksavgift. Av formålene med å utarbeide et nytt system for posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger er at kjøretøyparken stilles overfor likest mulig rammevilkår, og at alle kjøretøy betaler for den kostnaden de påfører samfunnet ved bruk. Ulik innretning for ulike kjøretøysegmenter vil kunne bryte med dette.

Biodrivstoff og økte kostnader

I transportvirksomhetenes leveranse om klima og miljø påpekes utfordringer knyttet til bruk av biodrivstoff, som høy tiltakskostnad (høy pris på biodrivstoff) og begrenset tilgang.

Ulike sentrale utredninger, som fra Energikommisjonen, viser at Norge må investere mye i ny energiproduksjon og distribusjon for å møte forventet økt etterspørsel. Det siste året har prisene på alle energibærere økt, ikke minst for fornybar energi. Det viser at det er en generell knapphet på fornybar energi, også fornybar elektrisitet. Norges andel av den globale tilgangen på avansert biodrivstoff går ned, noe som betyr at tilgangen har økt mer enn den økte etterspørselen i det norske markedet. Det er noe underlig at begrenset tilgang på avansert biodrivstoff brukes som et motargument mot biodrivstoff, samtidig som at det gis inntrykk av at det er ubegrenset tilgang til fornybar elektrisitet. Noe debatten i Norge og kraftprisene gjennom 2022 og 2023 viser ikke er tilfellet.

Transportvirksomhetene gjør i sin utredning beregninger av merkostnaden for en anleggsplass som erstatter fossilt drivstoff med avansert biodrivstoff (side 71). Det understrekes i omtalen at beregningene er forenklete. Ikke overraskende kommer de fram til at økt bruk av HVO 100 vil føre til økte kostnader, da HVO er et dyrere produkt enn fossil diesel. Som et innspill til et sentralt planleggingsverktøy for norsk samferdselspolitikk bør det forventes at slike beregninger vurderes ut ifra de samfunnsøkonomiske prinsippene som er forankret i utredningsinstruksen. I dette også en vurdering av ulike alternativkostnader. Det bør også vurderes hva kostnaden er for å sikre tilgang til elektrisitet for kjøretøy og maskiner der de skal tas i bruk.

I et samfunnsøkonomisk perspektiv er det ikke uvesentlig at eksisterende infrastruktur for flytende drivstoff kan tas i bruk ved bruk av avansert biodrivstoff. Det gir en betydelig besparelse sammenliknet med andre fornybare energibærere, som elektrisitet. Infrastruktur for lading av tungtransport og anleggsmaskiner er stort sett ikke-eksisterende i dag. Og tilgangen til tilstrekkelig kraft der den trengs er en betydelig barriere.

Miljødirektoratet og transportvirksomhetene peker på at tiltakskostnaden er høyere for avansert biodrivstoff enn ved elektrifisering. Spørsmålet er om tiltakskostnad er tilstrekkelig beslutningsverktøy når de ikke omfatter nødvendig tilrettelegging for at tiltaket skal kunne gjennomføres. Det er videre vanskelig å se at virkemiddelbruken for å fremme salg av elektriske kjøretøy reflekterer beregnet tiltakskostnad. Drivkraft Norge har tidligere beregnet at virkemiddelbruken for å fremme salg og bruk av elektriske personbiler var på om lag 12 000 kroner per tonn CO₂ redusert (før endringene i elbilfordelene fra 2023). Dette er langt over beregnet tiltakskostnad for elektriske personbiler. Forskjellen mellom virkemiddelkostnad og tiltakskostnad indikerer at enten undervurderes tiltakskostnaden for elektrifisering av personbilene, eller så overkompenserer virkemiddelbruken tiltakskostnaden. Begge deler fører til upresist beslutningsgrunnlag når viktige valg skal tas for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren.

Kun nullutslipp i offentlige anskaffelser?

Offentlige anskaffelser utgjør en betydelig del av anleggsbransjens virksomhet. Ved å fokusere på at offentlige anskaffelser kun skal rettes mot teknologier som faller inn under nullutslippsdefinisjonen, så velger det offentlige aktivt å utelukke effektive klimatiltaket for store deler av eksisterende kjøretøy- og maskinpark. Bærekraftig avansert biodrivstoff kan raskt erstatte bruken av fossilt drivstoff, og bidra til betydelige utslippsreduksjoner for transportsektoren.

Transportvirksomhetene viser til viktigheten med anskaffelser som fremmer fornybare løsninger. Etter innspill fra Miljødirektoratet anbefales det at offentlige anskaffelser av lav- og nullutslippsteknologi i hovedsak skal rettes mot teknologier som ikke har eksosutslipp. Bruk av biogass kan erstatte der nullutslippsteknologi ikke er hensiktsmessig. Biodrivstoff holdes imidlertid utenfor, i og med at Miljødirektoratet mener at bruken av biodrivstoff best dekkes av omsetningskrav. Det argumenteres med at anskaffelser av bærekraftig biodrivstoff ikke fører til ytterligere klimagassutslipp, siden det inngår i omsetningskravet. Det er også en oppfattelse av at bruk av biodrivstoff vil bremse elektrifiseringen. Drivkraft Norge syns det er en underlig konklusjon, i og med at Norge ligger langt bak skjema for å nå klimamålene.

Drivkraft Norge anser de ulike fornybare løsningene som komplementære istedenfor som konkurrerende for å få Norge nærmere utslippsreduksjonsmålene.

Drivkraft Norges medlemmer ønsker å bidra til raskere overgang til fornybare løsninger. Transportvirksomhetenes og Miljødirektoratets vurderinger av biodrivstoff til offentlige anskaffelser, bidrar imidlertid ikke til effektiv reduksjon av transportsektorens klimagassutslipp. Mange små og mellomstore aktører som ikke har tilgang og muskler til nullutslippsteknologi blir utestengt fra offentlige anskaffelser. Istedenfor å fokusere på at offentlige anskaffelser skal rettes mot nullutslippsteknologi, så bør de rettes mot at de skal være fossilfrie. Det vil sikre et bredere tilgang til løsninger som reduserer utslippene. Omstillingen til fossilfrie løsninger vil da gå raskere. Aktørene kan da selv ta de teknologivalgene de mener er mest hensiktsmessig for tilby effektive og mer klimavennlige løsninger.

Det er mange kommuner og private næringsdrivende som ikke har mulighet til å benytte nullutslippskjøretøy da teknologien ikke er godt nok tilgjengelig. Ta anleggssektoren som et eksempel; deres kjøretøypark/maskinpark går i dag i all hovedsak på diesel. Tilgangen til nullutslippsmaskiner og gasskjøretøy er fremdeles lav, noe som gjør at mange aktører ikke vil ikke klare å møte kravene i en offentlig anskaffelse om nullutslippsteknologi. Bruk av avansert bærekraftig biodrivstoff vil kunne sikre at anleggsplassen blir fossilfri. Stiller man krav i anskaffelsen om revisorbekreftelse på at anskaffet volum med biodrivstoff holdes utenfor omsetningskravet og at biodrivstoffet er bærekraftig med høy klimanytte, så er anskaffelsen sikret at klimagassreduksjonen kommer i tillegg til det omsetningskravet bidrar til. For å sikre at offentlige anskaffelser bidrar til effektiv reduksjon av klimagassutslipp, bør derfor kravet i anskaffelsen være rettet mot fossilfritt drivstoff, istedenfor gitte teknologier. Myndighetene bør legge til rette for like muligheter for alle fornybare teknologiene til å bidra til utslippsreduksjoner, istedenfor å forsøke å plukke vinnere. Salgsmaal for nullutslippskjøretøy for ulike segmenter kan bidra til en mindre effektiv reduksjon av klimagassutslippene enn hvis det var åpning for andre teknologier på like vilkår.

Oppfølging av nasjonal ladestrategi

Transportvirksomhetenes leveranse om klima og miljø omtaler også oppfølgingen av Nasjonal ladestrategi. Strategien peker på en rekke tiltak og virkemidler rettet mot ladebransjen. Vi har gode erfaringer fra utviklingen av hurtigladestasjoner for lette biler, en utvikling som i stor grad har skjedd på helkommersielle vilkår. Denne delen av bransjen er nådd en modenhet og ladestrategien framhever bedre brukeropplevelser som viktig framover. Vi er enig i dette, men vil understreke at framtidige reguleringer ikke må gå på bekostning av innovasjon og konkurranse. Videre er satsingen på et ladetilbud for tunge kjøretøy i startgropen og veimyndighetenes plan om lading for tunge biler langs riksvei og tilskudd av offentlig støtte vil være viktig i den første fasen.

Vi mener at det er viktig at veimyndighetene får et mer helhetlig ansvar for denne sektoren. Det er riktig som transportetatene skriver at det er vesentlig at myndighetene følger markeds- og kunnskapsutviklingen, bl.a. ved å delta i piloter, FoUI-aktiviteter, ulike fagnettverk og det

nordiske nettverket av veimyndigheter som utveksler informasjon om elektrifisering av veitransporten. Dette er en oppgave som bør prioriteres. En annen oppgave som trekkes fram er rollen som tilrettelegger for utvikling av ladeinfrastrukturen i tilknytning til egne arealer. Vi er enig i at veieier bør kunne tilrettelegge for nettilkobling koordinert med utbygging av ladeplasser på egne arealer som døgnhvileplasser.

Vi er også enig med transportetatene i at lading inngår som en del av veiens fremkommelighet, dette underbygger også rollen til veimyndighetene om å holde en helhetlig oversikt over ladetilbudet, særlig for tunge biler. Vi mener derfor at veimyndighetene må bygge opp gode systemer for informasjonsinnsamling fra bransjen og gis et helhetlig ansvar for rammevilkårene for ladebransjen.

Oppsummert

Drivkraft Norge mener transportvirksomhetenes leveranse ikke bidrar til å legge til rette for en effektiv innfasing av mer klimavennlig teknologi. Mangelen på en teknologinøytral innretning vil føre til ineffektive valg for å møte klimautfordringen. Mål om salg av nullutslippskjøretøy for gitte segmenter bidrar til å utelukke gode klimatiltak, og begrenser muligheten for andre mer klimavennlige løsninger. Det bør være opp til aktørene i de ulike sektorene til å tilby de mest hensiktsmessige løsningene for å bidra til å oppnå de overordnede målene om klimagassreduksjon. Alle fornybare energibærere bør sidestilles innenfor gitte kriterier. For å få en effektiv overgang til mer klimavennlig transportsektor, må myndighetene vurdere hele verdikjeden for energibærerne. I dette også hva som skal til for raskere rulle ut et landsdekkende hurtigladetilbud for tungtransporten.

Prinsippet for teknologinøytralitet må også gjelde for prising av bruk av vei. I dag oppfyller ikke veibruksavgiften formålene for avgiften. Den sikrer verken staten forutsigbart proveny, og den reflekterer ikke samfunnskostnaden for bruk av vei. For å sikre effektiv bruk av veiinfrastrukturen, samt oppfylle forurenser betalerprinsippet, så bør en posisjonsbasert veibruksavgift basert på hvor, når og hva man kjører innføres.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas

Fagsjef