



LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS  
LANDSFORENING

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep – 0030 Oslo  
[postmottak@md.dep.no](mailto:postmottak@md.dep.no)

Oslo, 19. mai 2010

## Høring: Klimakur 2020

Miljøverndepartementet har invitert til å gi kommentarer til utredningen fra Klimakur, og LTL (Logistikk- og Transportindustriens Landsforening) i NHO vil gjerne benytte anledningen til å gi noen kommentarer knyttet spesifikt til transport- og logistikkindustrien. Vi viser ellers til den høringen NHO har gjort med hensyn til mer overordnede og prinsipielle synspunkter og slutter oss til disse.

Klimakur inneholder en omfattende dokumentasjon på klimastatusen i Norge. 160 tiltak er beskrevet og et stort materiale er analysert. En får en følelse av at dette er Nasjonal Klimaplan etter mønster av Nasjonal Transportplan, men uten noen avgrenset dato. Dermed blir den enda mer uforpliktende enn NTP. For politikerne blir det vanskelig å velge tiltak. Alle gode tiltak er med. Det betyr at man risikerer heller ingen ting om man velger feil så lenge tiltaket står på klimamenyen.

Likevel vil vi understreke at arbeidet som er gjort gjennom Klimakur er et godt grunnlag for å få til et skifte i klimapolitikken, men det forutsetter også endringer i finansielle og strukturelle virkemidler. Denne delen av utredningen er kanskje den svakeste delen av utredningen. Samtidig er denne delen avgjørende for å få økt gjennomføringskraft. Et eksempel er jo påpeking av at anvendelse av fornybar energi må øke og gjerne være produsert nasjonalt. Det er det liten uenighet om, men det krever helt andre virkemidler enn det vi har sett til nå.

Økende global handel vil øke transportomfanget. Denne utviklingen vil bare forsterkes som følge av store globale flyttebevegelser, endringer i vareproduksjon, lager og logistikk. For å få ned utslippene må det følgelig utvikles smartere løsninger som reduserer behovene for transport og øker utnyttelsen av transportsystemene. Hvordan skal vi møte økende global handel med krav om lavere utslipp? Norge har den nest laveste befolkningstettheten i Europa med 16 innbyggere pr kvadratkilometer. Bare Island har mer spredt befolkning. 8 av 10 nordmenn bor likevel i urbane strøk. Nasjonal Transportplan 2010-19 viser at persontrafikken vil øke med 20 % i perioden og godstrafikken med 23 %.

Bruk av teknologi som ikke produserer utslipp er undervurdert i rapporten, eksempelvis vil avansert IT redusere transportadministrasjon, øke utnyttelsesgraden og øke fremføringskvaliteten. Hjemmekontor kan erstatte arbeidsreiser og bruk av videomøter kan redusere tjenestereiser. Eksempelvis er det slik at man premierer forurensere. Man får økt skatt for hjemmekontor og fradrag på skattene ved pendling. Utvikling av kollektivtrafikk tilpasset næringslivets behov kan også bidra til reduksjon av individuelle reiser i arbeid.

Suksesskriterier for Klimakur vil være blant annet følgende:

- Å få politisk forståelse for at man minimum må satse i 25 års perspektiv
- Å få til et politisk forlik om utslippsreduserende tiltak både i Norge og i utlandet
- Å få finansielle instrumenter som kan operere uavhengig av årlige budsjetter
- Å skape en visjon om en transformasjon av Norge fra olje/gassnasjon til også en bionasjon

LTL vil sterkt understreke at verdien av Klimakur er svært begrenset dersom de grunnleggende rammene ikke er på plass.

For LTLs vedkommende bekrefter rapporten at virkemidlene i klimaprogrammet holder mål og er godt innenfor Klimakur:

- Sjøføren: Økokjøring
- Drivstoffet: B30 – biodiesel
- Motor: Euro 4 eller bedre motorer
- Logistikken: Øke fylningsgrad, mer intermodal trafikk med bane/bil, smartere løsninger, IT

I tillegg påpeker vi behovet for utbygging av infrastruktur, utvikling av alternativ energi og smartere logistikk- og transportløsninger.

Det er også maktpåliggende for LTL å peke på at oppmerksomheten mot klimagassen CO<sub>2</sub> er viktig, men situasjonen i mange store byer i vinter viste at effektive tiltak mot lokale utslipp til luft også må ha myndighetenes systematiske oppmerksomhet.

## Transportsektoren

Dersom man ikke gjør noe med infrastrukturen, transportmiddelfordelingen, energibruken og transportmidlene, vil utslippene øke. I byene vil det bli mer kø og derav økte utslipp. Samtidig vil utviklingen fra en befolkning som produserer varer og tjenester til eget forbruk til en befolkning av konsumenter ytterligere forsterkes. Klimakur mener transportsektoren kan redusere CO<sub>2</sub>-utslippene med 3-4,5 millioner tonn årlig. Teoretisk er dette riktig, men urealistisk som følge av at bare et fåtall av virkemidlene er på plass.

Utvikling av bærekraftig biodrivstoff vil ta lenger tid enn forutsatt, dels på grunn av myndighetenes avgiftspolitik og dels på grunn av industrien ikke tør satse på produkter med usikker avkastning. Fortsatt mangler langsiktige og forutsigbare rammebetingelser for utvikling av alternativ drivstoff.

Transport er en viktig del av samfunnets infrastruktur. Transportårene må forbedres kraftig for å kunne møte kravene i Klimakur. Dette arbeidet må også forseres og frikoples fra dagens Nasjonal Transportplan som forutsetter at vi neppe vil ha et velfungerende transportsystem før 2050. Jernbanens infrastruktur er nedslitt, veiene forfaller og knutepunkter og terminaler er ikke modernisert. I Jernbaneverkets planer for landets nasjonale godsterminal på Alnabru heter det at en ferdig utbygd terminal ikke vil kunne stå klar før i 2040 med de ambisjonene som gjelder. Næringslivet har vært nødt til å overføre gods fra bane til veg i en tid da transportmiddelfordelingen burde gått andre veien.

Vi er bekymret for at myndighetene ikke ser alvoret i situasjonen og tar grep for å modernisere og effektivisere landets infrastruktur før det er for sent. Nedenfor vil vi kommentere enkelte påstander i Klimakur for å belyse våre synspunkter.



**Klimakur påstand:**

Hoveddrivkreftene til transportteterspørsmål: befolkningstilvekst og økonomisk vekst.

**Kommentar:**

Endring i vare- og tjenesteproduksjonen, der den internasjonale arbeidsdelingen transformeres, skaper økt transportteterspørsmål. Endringer i forbruksmønsteret forsterker denne utviklingen. Sentralisering og konsolidering i større enheter i næringslivet og offentlig forvaltning påvirker også transportteterspørselen. Klimakur har ikke vurdert utslippskonsekvenser for bosettingsstruktur, sysselsetting, inntektsfordeling, osv.

**Klimakur forslag:**

Reduksjon av utslipp er knyttet til tiltak innenfor:

- Tekniske tiltak knyttet til hvert enkelt transportmiddel
  - o Innblanding av biodrivstoff. Reduksjon: 1,8-1,9 millioner tonn CO<sub>2</sub>-e pr år.
  - o Elektrifisering av kjøretøy. Reduksjon: 0,8 millioner tonn CO<sub>2</sub>-e pr år
  - o Økt bruk av gassferjer
- Tiltak for å redusere transportomfanget
  - o Dobling av drivstoffprisene, parkeringsavgifter, bompenger og takster
  - o Restriksjoner på flytrafikk
- Tiltak som fører til overgang til mindre utslippsintensive transportmidler
  - o Dobling av sykkelandelen
  - o Bedre kollektivtilbud
  - o Øke tilskuddene til kollektivtrafikken
- Andre tiltak
  - o Økokjøring, hastighetsoptimalisering
  - o Landstrøm av skip
  - o Energieffektivisering av skip

**Kommentar:**

Tiltakene skal kunne gi en reduksjon på ca. 4,0 tonn CO<sub>2</sub>-e pr år. Gjennomføring av tiltakene krever betydelige insentiver som ikke er på plass. Tiltak myndighetene hittil har gjennomført, for eksempel autodieselavgift på biodiesel, viser at utviklingen går i feil retning. Etter at avgift på biodiesel ble innført benyttes kun påbudt lavinnblanding av biodrivstoff. Utvikling og testing av høyinnblanding har stoppet opp. Utplassering av et antall ladestasjoner for el-biler har kun symbolsk effekt.

Obligatorisk opplæring i økokjøring vil etter hvert bli normalt for alle yrkessjåfører som følge av yrkessjåførdirektivet. Det vil kunne gi et varig lavere forbruk av drivstoff og dermed lavere utslipp.

Økt bruk av gassferjer basert på naturgass betyr bare at man bytter fra olje til gass, som også er fossilbasert energi og ikke fornybar energi.

En reduksjon i bilbruken ved hjelp av økonomiske virkemidler forutsetter at alle bilbrukere blir stilt over for de samme kostnadene. Samtidig må det være mer lønnsomt å reise kollektivt enn å benytte egen bil, som igjen forutsetter at kollektivtrafikken har samme fremføringskvalitet som bilen.

Dobling av sykkelandelen forutsetter at sykkelveinettet er av samme kvalitet som bilveinettet.

Det er en risiko for at de skisserte virkemidlene er umulig å gjennomføre innen en rimelig tidsramme med det beslutnings- og politiske system vi har i dag. Knappt noen politisk gruppe på Stortinget vil endre rammebetingelsene så radikalt som er nødvendig for å lykkes.

Motorprodusentene vil i løpet av 10 år levere motorer med 15 % lavere forbruk og dermed lavere CO2-utslipp. Teknologiforbedringer vil alene utgjøre betydelige utslippsreduksjoner. Ny teknologi er imidlertid dyr i starten. Det kreves følgelig insentiver for å fremskynde raskere teknologiutvikling.

**Klimakur forslag:**

Overføre gods fra vei til bane- og sjøtransport.

**Kommentar:**

Jernbanens infrastruktur er nedslitt og har så dårlig fremføringskvalitet at dette er et fullstendig usannsynlig mål. Næringslivet utnytter jernbanens godskapasitet fullt ut og har i 2009/10 vært nødt til å overføre gods fra bane til vei. Dette skjer samtidig med en nedgang i godsvolumene generelt.

Forslaget er dermed fullstendig urealistisk.

**Klimakur forslag:**

Økt andel samordnet varetransport.

**Kommentar:**

Samlasterne i Norge driver utstrakt samordnet varetransport – eller kollektiv godstransport – der mange kunders gods benytter samme transportmiddel. Økt andel her forutsetter at en større del av næringslivet kutter ut egentransport og at staten, statsbedrifter, fylkeskommuner og kommuner innfører krav om samordnet varetransport. Det offentlige har ingen insentiver for samordnet varetransport.

**Klimakur forslag:**

Økt bruk av 25,25 m vogntog.

**Kommentar:**

Det vil gi en reduksjon i transportarbeidet som følge av at 2 modulvogntog på 25,25 m kan erstatte 3 vanlige vogntog. Samtidig vil modulvogntog føre til flere enheter som kan benyttes intermodalt med bane- og ferjetrafikk. Klimakur har tallfestet effekten, men det er vanskelig å fastlegge dette som følge av at slike vogntog er i dag tillatt på kun noen få strekninger. Klimakur har forutsatt at restriksjonene oppheves.

**Klimakur – forslag til tiltak:**

Klimakur lister opp en rekke tiltak for transport, Våre kommentarer fremgår etter den enkelte bokstav (a., b. etc.):

- Økt omsetningskrav av biodrivstoff:
  - a. Biodrivstoff er ikke ferdig utviklet og gir betydelige utfordringer på vinteren og i forhold til service
- Innføring av alternativ drivstoff:
  - b. Alternativ drivstoff er på forsøksstadiet. Det krever industriell utvikling før det kan friskmeldes.
- Engangsavgiften:
  - c. Avgiftsreduksjoner må brukes for å få brukerne til å investere i motorer som kan bruke alternativ drivstoff.
- Investeringer i infrastruktur:
  - d. Forfall over mange år gjør at det vil ta 30-40 år å modernisere infrastrukturen.
- PBL
  - e. Klimavennlig arealbruk forutsetter at infrastrukturen er pålitelig.
- Restriksjoner på biltrafikken:
  - f. Kjøprising, bompenger, parkeringsavgifter, osv. forutsetter at alle trafikanter møter de samme kostnadene. I praksis betyr dette at nødvendig transport bare blir dyrere å få utført, noe som vil føre til høyere priser i hele næringskjeden. Når alle får høyere kostnader betyr det bare at levekostnadene øker slik at alle må sette opp sine priser.



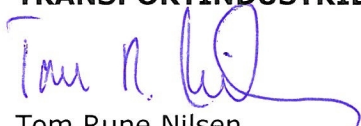
Følgelig vil ikke dette noen effekt uten at de som kan velge kollektivtilbud eller gang- og sykkel har et reelt alternativ.

#### Hva kan gjøres?

1. Næringslivet, offentlige etater og offentlig forvaltning: Krav om klimahandlingsplan, som skal omfatte bygninger, transport av gods og personer.
2. Utbygginga av infrastruktur for å effektivisere transportsektoren. Utbygging av "Klimaveier" mellom de store byene, der kjøretøyer kan holde jevn og stabil hastighet.
3. Krav om samordnet varetransport i offentlig og privat sektor.
4. Sektornøytrale avgifter, for eksempel CO2-avgiften varierer fra 0-363 kroner pr tonn. CO2-avgiften bør brukes til utvikling av teknologi som kan redusere utslippene, for eksempel gjennom et eget fond.
5. Økt satsing på forskning, utvikling og praktiske forsøk av alternativ energi.
6. Insentiver for utvikling og bruk av alternativ drivstoff.
7. Utbygging av kollektivtilbud, gang- og sykkelveinett, spesielt i byene.
8. Bedre klimakunnskap i skolen, utdanning av klimaforvaltere i det offentlige og i næringslivet.
9. Bedre informasjon, holdningsskapende tiltak.

Med vennlig hilsen

**LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING**



Tom Rune Nilsen  
Adm. Dir.

Kopi: NHO