



Miljøverndepartementet
Seksjon for klima og energi
P.B. 8013 Dep
0030 Oslo



Medlem av:
Vår dato:
2010-05-20

Vår ref:
C. B.

Deres dato:
2010-02-19

Deres ref:

Høringsuttalelse - Klimakur 2020: tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020

Norges Automobil-Forbund (NAF) viser til faggruppen Klimakur 2020s grunnlagsmateriale for vurderingen av norsk klimapolitikk, fremlagt 17. februar 2010, og vil avgi følgende uttalelse.

NAF er en forbruker- og mobilitetsorganisasjon med 500.000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstillende enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet. Transportsektoren må utvikles i en mer bærekraftig retning hvis vi skal nå målene i Klimaforliket. Denne utfordringen tar NAF på alvor. I høringen konsentrerer vi oss om transportdelen i Klimakur 2020, og har fokus på persontransporten.

Oppsummering

- NAF ønsker en blanding av virkemiddelmeny 1 og 2. Klimautslippene bør prises tilnærmet likt, også på tvers av sektorer. I tillegg må en sterk satsing på FoU og teknologiutvikling legges til grunn, og tiltak som også har andre positive konsekvenser bør prioriteres.
- Det realistiske vil være å redusere utslippene i transportsektoren med 3,5 – 4 millioner tonn.
- Økonomiske virkemidler som en dobling av drivstoffprisen er ikke kostnadseffektive og vil føre til dramatiske endringer i samfunnsstrukturen. Dette er ikke riktig vei å gå for å få til varige og positive adferdsendringer. NAF er helt uenig i en slik virkemiddelbruk. Klimamålene i transportsektoren kan nås uten en samlet økning i avgiftene.
- Det må legges til rette for mobilitet i hele landet selv om kostnadene er høye. Befolkningsveksten i de største byene de neste tiårene vil gjøre alternativet til utbygging av kollektivinfrastruktur vesentlig dyrere.
- Forbedring av kollektivtilbudet og tilrettelegging for sykkel og gange må prioriteres. Positive tiltak som innfartsparkeringer i kombinasjon med sammenhengende kollektivfelt langs hovedkorridorer inn til byene og høy frekvens på avganger vil gjøre kollektivtransporten mer konkurransedyktig og bør ikke undervurderes.
- Tiltak og virkemidler må tas i bruk for å fase inn alternative drivstoff og ny bilteknologi. Dette har størst potensial for utslippskutt. Det bør også vurderes tiltak som bidrar til CO₂-kutt i eksisterende bilpark.

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Østensjøveien 14
Oslo

Telefon:
08 505

Telefaks:
22 33 13 72

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Den norske Bank ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swiftadresse:
DNBANOKK

Foretaksnr.:
NO 944 383 832 MVA

Virkemiddelmenyer

For å illustrere noen hovedtilnærminger i sin samlede analyse presenterer Klimakur 2020 fire ulike virkemiddelmenyer. Disse representerer ytterpunkter som viser egenskaper ved ulike løsninger:

- Meny 1: Kostnadseffektivitet
- Meny 2: Regulering og Støtte
- Meny 3: Skjerme kvotepliktig sektor
- Meny 4: Kvoter og supplerende virkemidler i kvotepliktig sektor

NAF er opptatt av at Norge velger de mest kostnadseffektive virkemidlene, det er mest rasjonelt å velge de enkleste og billigste tiltakene først. Videre bør vi velge de tiltakene som gir positive resultater utover klimaeffekten. Det er særlig viktig å satse på forskning og utvikling av ny teknologi og stimulere til at den tas i bruk. NAF ønsker, med dette som bakteppe, hovedsakelig en blanding av meny 1 og 2, men ser også verdien av supplerende virkemidler i deler av kvotepliktig sektor (meny 4).

Klimautslippene bør prises tilnærmet likt, også på tvers av sektorer. Prinsippet om at forurenser betaler er den mest kostnadseffektive måten å nå klimamålene på (Meny 1). I dag er ikke dette tilfellet, selv om prising av CO₂-utslippene er det viktigste klimapolitiske tiltaket i Norge. Om kvoter og avgifter skal få en fullverdig effekt kan ikke noen av sektorene slippe rimerligere unna og særlig ikke sektorene med store utslipp. CO₂-avgiften på bensin utgjør 363 kroner per tonn CO₂, til sammenligning ligger EUA-kvoten i dag på 146 kroner per tonn.

Motargumentet mot en slik politikk er gjerne fare for utslippslekkasje og tap av arbeidsplasser fordi industri flagger ut. Utslippslekkasje skjer ved flytting av bedrifter til land med svakere utslippsreguleringer enn Norge. Etter hvert som stadig flere land får en mer ambisiøs klimapolitikk vil faren for utslippslekkasje reduseres. I følge artikkelen "Er teknologipolitikk et egnet virkemiddel i den norske klimapolitikken", skrevet av forskere i Statistisk Sentralbyrå, er potensialet for slike utslippslekkasjer som følge av innenlands prising av klimautslipp små, men den vil variere mellom næringer. Kraftkrevende industri vil være mest utsatt¹. Industri som rammes hardt bør hjelpes til en omlegging til mindre forurensende teknologi og/eller rensing av utslipp (Meny 4).

En virkemiddelbruk der visse sektorer favoriseres er ikke kostnadseffektiv eller forenlig med prinsippet om at forurenser skal betale. Klimaforliket på Stortinget la vekt på disse tilnæringsmåtene. Grunnsteinen i fremtidig norsk klimapolitikk bør være å sette lik utslippspris for alle CO₂-utslipp. Et veldig viktig supplement vil da være en sterk satsing på FoU og teknologiutvikling (Meny 2). Skal klimautslippene reduseres, spesielt på lengre sikt, må ny teknologi utvikles og tas i bruk. Det er åpenbart at et lite land som Norge vil være avhengig av utviklingen av klimavennlig teknologi i andre land, men Norge har spisskompetanse på mange områder, råd til å bidra i en slik utvikling og er avhengig av å skape nye fremtidige inntekstkilder. Det er også viktig å legge til rette for at det skapes et marked for å ta i bruk ny og mer klimavennlig teknologi.

Utslippsreduksjon i transportsektoren

I klimameldingen legges det til grunn at sektoranalysen for transport skal vise hvordan utslippene kan reduseres med minst 2,5- 4 millioner tonn, og Klimakur 2020s utregninger viser at en utslippsreduksjon på 3 – 4,5 millioner tonn er mulig å oppnå.

¹ Samfunnsøkonomen nr. 6 2009. "Er teknologipolitikk et egnet virkemiddel i den norske klimapolitikken?" – Brita Bye med flere.

NAF mener det realistiske vil være å redusere utslippene fra transportsektoren med mellom 3,5 og 4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. For å oppnå dette legger vi til grunn at utvikling og bruk av biodrivstoff og kjøretøyteknologi skal bidra med 2,5 - 2,7 millioner tonn, satsing på jernbane, kollektivtrafikk og en omlegging av avgiftssystemet skal bidra med 0,2 – 0,5 millioner tonn, mens øvrige tiltak som utbygging av sammenhengende sykkelveier, bedre kollektivtilbud i byer, økokjøring og tiltak innenfor skips- og luftfart skal bidra med 0,8 millioner tonn. NAF vil for øvrig påpeke at vårt forslag til satsing på kollektiv infrastruktur i og rundt de store byene vil gi ytterligere reduksjoner i CO₂-utslippene som ikke er inkludert i vårt regnestykke.

Forutsetninger i klimapolitikken

NAF ønsker å peke på to forhold som bør komme tydeligere fram og tillegges vekt i regjeringens vurdering av norsk klimapolitikk.

Klimakur 2020s mandat har vært å vurdere mulige tiltak og virkemidler for å oppfylle målet om at norske utslipp av klimagasser skal reduseres med 15-17 millioner tonn innen 2020 når skog er inkludert. Det vil si at fokuset er på nasjonale utslippsreduksjoner. Sett opp mot målsetningen om 2 graders temperaturøkning globalt, så er det etter NAFs syn avgjørende at alle typer transport inkluderes i de internasjonale klimaavtalene. Det er særlig viktig at det arbeides aktivt for at de store utslippene fra den internasjonale skipsfarten inkluderes.

NAF ønsker også en større tydelighet og kunnskap knyttet til hva slags transport vi snakker om. Dette vil også gjøre virkemidlene mer treffsikre. Altfor ofte vises det til utslippene fra veitrafikken totalt, uten at dette deles opp ytterligere i henholdsvis person- og godstransport. Forøvrig er det viktig å merke seg hva slags typer av reiser som faktisk medfører store klimautslipp.

Holden, Linnerud og Schlaupitz viser i boka transport og miljø at fritidsreisene per person utgjør 37 prosent i Norge. CO₂-utslippene for de samme reisene utgjør derimot 60 prosent per person². Flere av de økonomiske virkemidlene som det regnes på i Klimakur vil ikke nødvendigvis ha noen innvirkning på disse reisene. NAF vil påpeke at kø/byproblematikken først og fremst er en mobilitetsproblematikk og i liten grad klimaproblematikk og stiller derfor spørsmål ved vektleggingen av nytte- eller arbeidsreisene, mens fritidsreisene i liten om noen grad diskuteres i klimakur.

Kollektivtrafikk og tiltak i byer

Klimakur viser at bedre kollektivtilbud i de seks største byene er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men at kostnadseffektiviteten avtar etter hvert som tilskuddene øker. I forbedringen inngår økt frekvens, redusert takst og vognstørrelse, ikke investeringer i infrastruktur. De høyeste effektene oppnås gjennom økte bilkostnader eller ved at det ikke settes tak på tilskuddet. Det er også regnet på utbygging av infrastruktur for jernbane i intercityområdet og høyhastighetsbane på to strekninger. Disse tiltakene har svært høye kostnader per tonn redusert CO₂.

Økte investeringer i kollektivtransport. NAF vil understreke at selv om klimakur viser at investering i infrastruktur for kollektivtrafikk ikke er et kostnadseffektivt klimatilskudd, så må det uansett bygges infrastruktur for å opprettholde eller bedre dagens mobilitetsnivå. Sett i lys av den enorme befolkningsveksten de nærmeste tiårene vil de fleste andre utbyggingstiltak være mer kostbart for samfunnet. En sterk satsing på kollektivtransport må til, og et velfungerende og godt tilbud må være på plass i forkant av en eventuell innføring av restriktive tiltak i de største byene, som for eksempel

² Transport og miljø (2009) – Holden, Linnerud og Schlaupitz.

køprising. En varig adferdsendring og motivasjon til å endre måten vi reiser på forutsetter betydelige investeringer i jernbanen, langt utover rammene vedtatt i Nasjonal transportplan, samt kraftig økte tilskudd for å bedre kollektivtilbudet.

Investeringer i infrastruktur gjøres først og fremst av andre grunner enn klimagassreduksjoner, og bør gjøres på bakgrunn av en bredere samfunnsøkonomisk analyse. NAF etterlyser i denne sammenheng at mer omfattende nyttevirksomheter (WEB) inkluderes i de samfunnsøkonomiske beregningene, enn det som brukes i Norge i dag.

De største byområdene, og da spesielt på Østlandet, står ovenfor en sterk befolkningsvekst i årene fremover. Dette gir store utfordringer i samferdselssektoren. Om kollektivtransporten skal ta unna for veksten krever det en økning i antallet kollektivreiser per innbygger på 47 prosent i de seks største byene. Om tilbudet i tillegg skal forbedres må det legges en helt annen vekt på investeringene i transportsektoren enn den vi ser i dag. Utbygging av landets infrastruktur må planlegges for alle trafikantgrupper og alle former for reiser. NAF er av den mening at når det gjelder satsing på samferdsel og mobilitet må det tenkes nytt for å sikre tilstrekkelige midler til nødvendig utbygging og utbedring. Vi er dårligst i klassen hva gjelder reisehastighet og standard på både veinettet og jernbanenettet. Norge er avhengig av god mobilitet, både innenfor person- og næringstransport, hvis vi skal opprettholde samfunnets produktivitet og verdiskapning. En betydelig satsing må derfor til om vi skal nå målene om god mobilitet og et godt klima.

NAF vil påpeke at det finnes eksempler på investeringer i utbygging av infrastruktur for kollektivtrafikk som antakeligvis har en helt annen kostnadseffektivitet enn den vi ser i utregningseksemplene i Klimakur, som regner på utbygging av jernbane.

Ved å bygge sammenhengende kollektivfelt langs hovedkorridorene inn til sentrum i byene vil kollektivalternativet ha et vedvarende konkurransefortrinn som samtidig vil oppleves som en velferdsøkning for trafikantene. Hvis dette kombineres med en større systematisk utbygging av innfartsparkeringer langs hovedkorridorene vil vi kunne sikre best mulig mobilitet med et konkurransedyktig kollektivtilbud. Befolkningsveksten i de største byene vil være så kraftig de neste tiårene at eierne av hovedkorridorene blir tvunget til enorme utbygginger hvis de ikke bygger smart. Dermed vil også kostnadsbesparelsene være store hvis det satses på utbygging av kollektivfelt og innfartsparkering i større skala, samtidig som det legges opp til høy frekvens på kollektivavgangene.

Positive virkemidler. Klimakur viser i transportmodellberegninger at en halvering av kollektivsatsene i tillegg til forbedringer i infrastruktur gir en reduksjon på 0,2 millioner tonn CO₂. Det viser at positive tiltak også har effekt. Det er også flere andre tiltak som kan settes i verk som vil øke effekten, men som det ikke er regnet på. NAF tror derfor at positive tiltak knyttet til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt minimum kan bidra med 0,2 millioner tonn CO₂, men at potensialet er langt større.

Dette gjelder også tiltak som letter muligheten til å velge kollektivtransport, slik som koordinering i knutepunkter, informasjon og innfartsparkeringer. NAF ber om at slike tiltak ikke undervurderes. NAF vil påpeke at det er gjort mange feil og svakheter i utformingen av dagens innfartsparkeringer som gjør at de positive effektene av innfartsparkeringer vil fremstå som et dårligere tiltak enn hva det i realiteten er. Det er for dyrt, for få plasser, de er for langt fra hovedkorridorene, det er for få langs samme hovedkorridor, det er for lav frekvens, det er for dårlig utformet skilting, manglende sanntidsinformasjon, fravær av sammenliknende tidsinformasjon med kollektivtrafikken, manglende sikkerhet osv. For at flere skal velge kollektivtransport må samlet reisetid ned, og frekvensen økes for kollektivtrafikken. En utbygging av innfartsparkeringer i og rundt de største byene i Norge vil som sagt bidra til dette. Det bør dessuten være et

offentlig ansvar å finansiere utbyggingen ettersom det offentliges kostnader til fremtidig utbygging av infrastruktur da også vil reduseres.

Sykkel og gange. I tillegg til en forbedring av kollektivtilbudet er tilrettelegging for syklende og gående svært viktig. En slik tilrettelegging regnes som samfunnsøkonomisk lønnsom i Klimakur. NAF etterlyser en langt sterkere sykkelsatsing, det må til om sykkel skal kunne ta sin andel av trafikkveksten. Økte investeringer for å få på plass et sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder må til. Tilrettelegging ved kollektivknutepunkt og mer helhetlige løsninger hvor overgangen mellom sykkel og andre transportmidler gjøres enklere er også viktig.

Økonomiske virkemidler

Transportmodellberegningene i Klimakur viser at sterke økonomiske virkemidler for å redusere bilbruken må til for å få store utslippskutt knyttet til investeringer i kollektivtilbudet. I klimapakke 1 som kun har fokus på tilbudsforbedringer gjennom økt frekvens på kollektive transportmidler samt investeringer i togtilbudet er det beregnet en utslippreduksjon på kun 14500 tonn CO₂. I klimapakke 2 og 3 som i tillegg legger til grunn en innføring av økonomiske virkemidler for påvirke transportetterspørselen er utslippsreduksjonene langt høyere. For eksempel viser et scenarie (Ber 5A) med en dobling av drivstoffprisen, halvering av kollektivtaksten og dobling av bompengetaksten i de største byene en reduksjon på 1,2 millioner tonn CO₂, mens en tredobling av drivstoffprisen i denne pakken (Ber 6A) gir en reduksjon på 1,9 millioner tonn CO₂.

Slike sterke økonomiske virkemidler er ikke kostnadseffektive. Klimakurs analyser indikerer at det er mulig å oppnå en utslippsreduksjon på 12 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020 dersom man gjennomfører alle tiltak på tvers av sektorer med kostnader opp til omkring 1100 kroner/tonn. En dobling av drivstoffprisen for bil tilsvarer en kostnad per tonn CO₂ på om lag 5000 kroner. Det sier seg selv at en slik virkemiddelbruk dermed ikke er særlig hensiktsmessig.

NAF vil understreke at konsekvensene av et slikt tiltak dessuten vil være svært alvorlige. Dobling av drivstoffprisen er et økonomisk virkemiddel som har til hensikt å prise bruk av bilen slik at antall personreiser reduseres. I følge TØI-rapport 924/2007 vil dette først og fremst resultere i langt mindre mobilitet, fordi potensialet for å redusere totale CO₂-utslipp ved å flytte trafikk fra personbiler til kollektive transportmidler virker svært begrenset³.

En utvikling i transportarbeidet for personreiser er beregnet til i overkant av 20 prosent for alle transportmidler fram til 2020. I forhold til denne referansebanen vil beregning 5A, som vist til ovenfor, redusere transportarbeidet for bil med 22 prosent, mens transportarbeidet totalt kun øker med 1,6 prosent. Tilsvarende tall for beregning 6A er hhv. 33 og 4 prosent. En reduksjon på over 20 prosent eller mer i forhold til referansebanen vil være svært dramatisk. Det betyr i praksis ingen vekst i transporten fram mot 2020.

Alle reiser er i utgangspunktet et gode. Hvis vi kan redusere negative effekter av reiser samtidig som vi kan opprettholde eller øke antallet reiser så vil dette være et gode for samfunnet. Personbilen står for oppunder 80 prosent av transportarbeidet i persontransporten. Andelen er høyere utenfor de største byene. Altså er innbyggerne meget avhengige av bilen for sitt daglige virke. En dobling av drivstoffprisen vil ramme alle like hardt uavhengig av om folk har et alternativt transporttilbud eller ikke. Videre vil de som ikke har stort nok økonomisk handlingsrom rammes ekstra hardt. Det er lett å

³ Følsomhetsberegninger for persontransport basert på grunnprognosene til NTP 2010-2019 (2007) – Anne Madslie og Christian Steinsland.

glemme at den personlige transporten også bidrar til verdiskapningen i landet. NAF er på vegne av sine medlemmer helt uenig i en politikk som legger opp til en slik kraftig begrensning i mobiliteten. En begrensning som i størst grad vil gå utover de med minst ressurser.

Omlegging av avgiftene

Nordmenn betaler allerede i dag en høy pris for sin mobilitet. Mens i gjennomsnitt 12 prosent av europeernes forbruk går til transport er det tilsvarende tallet 18 prosent i Norge. Forskjellen forklares, i følge Statistisk sentralbyrå, med vårt høye avgiftsnivå på biler, lange avstander, spredte bosetning og klimatiske forhold.

NAF mener klimamålene i transportsektoren kan nås uten en økning i avgiftene. Avgiftene bør legges om i mer miljøvennlig retning, men ikke økes totalt.

Som vist ovenfor er avgiften per tonn CO₂ på drivstoff langt høyere enn prisen i kvotepliktig sektor. I tillegg er CO₂-utslippet priset gjennom engangsavgiften og er dermed i prinsippet dobbeltregulert. Selv om CO₂-prisen er langt høyere i transportsektoren enn i andre sektorer i Norge, argumenterer ikke NAF først og fremst for en reduksjon i denne. Avgiftene knyttet til bil er hovedsakelig fiskalt begrunnet og NAF mener det er disse avgiftene som først og fremst bør reduseres, ikke CO₂-avgiftene.

Dette står i motsetning til vår argumentasjon for en lik CO₂-pris. For våre medlemmer er det derimot slik at det er de totale utgiftene knyttet til bilbruken som betyr noe, og CO₂-avgiftene utgjør en langt mindre andel enn de øvrige avgiftene. For NAF er det viktigste at det totale avgiftstrykket reduseres. Det vil være mer hensiktsmessig for klimamålet å redusere kjøp- og eieavgiftene knyttet til bil, det kan gjøres på en måte som vil øke utskiftningsstakten i bilparken og føre til en hurtigere innfasing av null- og lavutslippskjøretøy.

Skal derimot CO₂-prisen likevel ligge høyere i transportsektoren enn i kvotepliktig sektor bør tiltak gjennomføres for å veie opp for denne ulikheten og øke aksepten for dette. NAF mener at et godt tiltak ville være å øremerke den delen av CO₂-avgiften på drivstoff som til en hver tid ligger over den gjeldende europeiske kvoteprisen. Øremerkingen bør gå til positive tiltak for å redusere utslippene i transportsektoren.

I 2007 ble et viktig klimatiltak i transportsektoren innført, da engangsavgiften ble lagt om slik at CO₂-utslippet fikk betydning for avgiftsnivået på bilene. I samarbeid med Bilimportørene og i dialog med Finansdepartementet bidro NAF aktivt til å få dette virkemiddelet på plass. Den norske nybilparken lå nær Europatoppen med et gjennomsnittlig CO₂-utslipp nær 180 gram per kilometer i årene før 2007. I 2009 var gjennomsnittet sunket til 152. Denne omleggingen har vært veldig viktig og ikke minst virkningsfull.

Videre omlegging av engangsavgiften blir nødvendig i årene framover. NAF har etterlyst en økt vekt på CO₂-komponenten på bekostning av spesielt effektkomponenten. Når CO₂-utslippet går ned vil provenyet fra engangsavgiften fra salg av nye biler bli redusert. Mer klimavennlige biler skal etter NAFs mening også føre til et lavere avgiftstrykk samlet sett.

Innfasing av ny bilteknologi og alternative drivstoff

Klimakur har gjort et godt arbeid med sin analyse knyttet til teknologistatus og utslippspotensial på dette området. NAF er opptatt av at det innføres tiltak og virkemidler for å hjelpe innfasingen av ny bilteknologi og alternative drivstoff. Effektivisering av forbrenningsmotoren er ikke nok, skal vi ta ut det fulle potensialet for kutt i utslippene fra

transportsektoren må vi ta i bruk ny teknologi og alternative drivstoff. Det er ikke bilen i seg selv som fører til store klimautslipp, men forbrenningen av fossilt drivstoff.

Norge er, som Klimakur påpeker, avhengig av EU når det gjelder å få fram utviklingen av ny teknologi. Det er derimot viktig at myndighetene følger opp med tilskudd til opprettelse av infrastruktur for nye typer drivstoff og for å gjøre null- og lavutslippsbiler konkurransedyktige i det norske markedet. Transnova bør få betydelig økte ressurser for å fremme disse tiltakene.

Det offentlige bør også som stor flåteeier bidra til å forsere introduksjonen gjennom selv å ha et program for å skifte ut egne biler og busser, både gjennom direkte eierskap, indirekte eierskap gjennom selskaper som Ruter og Team Trafikk, og som kontrakttildeleger. Det vil også bidra til å utvikle et marked og gjøre det interessant for eksempelvis bensinstasjoner å ta kostnaden ved å bygge ut infrastruktur for alternative drivstoff.

Biodrivstoff. Klimakurs analyse av transportsektoren viser at biodrivstoff er det tiltaket som vil gi størst utslippsreduksjoner fram mot 2020. NAF mener dette må gi utslag i tiltak og virkemidler som fremmer biodrivstoff, for eksempel gjennom lavere drivstoffavgifter og økt omsetningspåbud.

NAF er opptatt av at forbrukerne skal være sikret at biodrivstoffet som tilbys holder en god standard, både i forhold til miljø, kvalitet og sikkerhet. Det er positivt at regjeringen nå tar sikte på å ta i bruk EUs bærekraftskrav for biodrivstoff innen 1. januar 2011.

Det bør legges til rette for produksjon av biodrivstoff også i Norge. EUs direktiv om biodrivstoff gjør at etterspørselen etter biodrivstoff vil øke i årene som kommer, og Norge bør også ta ansvar for å bidra til produksjon av biodrivstoff, spesielt fra trevirke, avfall og, på lenger sikt, alger.

Flexifuelbiler bør fases inn på markedet og samtidig må antall E85-pumper økes kraftig. En måte å få flere slike biler inn i markedet på er, som Klimakur viser, å gi dem redusert engangsavgift. 10.000 kroner som i dag er ikke nok. Biodrivstoff kan også tas i bruk i eksisterende bilpark. NAF etterlyser tiltak for å få dette til. Med den lave utskiftningstakten i bilparken, vil det være et godt klimatiltak fram til 2020. Et eksempel kan være konvertering av biler for å muliggjøre bruk av en høyere andel etanol.

Elektrifisering og hydrogen. En elektrifisering av bilparken innebærer å introdusere elbiler og ladbare hybrider i bilparken. Hydrogenbiler er lenger unna massemarkedet, men volumet er ventet å vokse etter 2020. Selv om potensialet for utslippsreduksjoner er lavere for disse teknologiene enn for biodrivstoff fram mot 2020, øker det betraktelig etter dette.

Biodrivstoff kan ikke dekke samfunnets behov for drivstoff alene, det er derfor viktig at andre energibærere også fases inn. For å få til dette må infrastruktur for lading og etter hvert pumper for hydrogen introduseres i stadig større grad. Når det gjelder hydrogen bør tiden fram mot 2020 brukes til fortsatt fokus på demonstrasjonsprosjekter. Med ny teknologi er det viktig at forbrukerne ser at dette kan fungere, det må til om det skal skapes et marked på lenger sikt.

Elbiler har mange negative egenskaper som gjør at bilen i dag vanskelig kan konkurrere i markedet. Dette vil heldigvis forbedre seg i årene som kommer. Det er likevel viktig med flere tiltak for å skape større trygghet for elbilbrukerne i årene framover. Spesielt gjelder dette usikkerheten knyttet til kostnader ved batteribytte.

Økokjøring

Økokjøring regnes som et kostnadseffektivt tiltak i Klimakur. NAF mener økonomisk kjøring er et viktig fokusområde fordi det gir umiddelbare utslippsreduksjoner i nåværende bilpark, men også har andre positive effekter.

Det bør framheves at man ved å kjøre økonomisk også automatisk vil kjøre mer sikkert og mer forutsigbart i forhold til andre trafikanter. Dette medfører lavere risiko for skader og bør ha en positiv effekt på eksempelvis forsikringspremiene.

Klimakur regner kun på økokjøring i personbilparken. Det er NAFs erfaring at man kan oppnå minst like store effekter og gevinster for tungbil og buss, og at dette dermed også bør tillegges vekt. NAF er ikke umiddelbart enig i at potensialet for utslippsreduksjon reduseres om trafikk tettheten er stor. Økokjøring handler i all hovedsak om å skaffe seg handlingsrom i trafikken, samt å planlegge sin kjøring i forhold til trafikkmiljø og øvrige trafikanter. Det må oppstå ekstrem trafikk tetthet (konstant kø) om disse prinsippene ikke skal kunne følges.

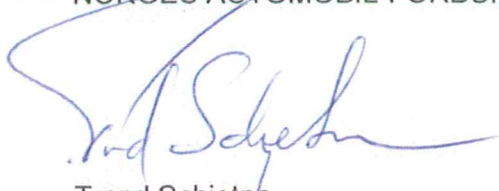
Offentlige kampanjer nevnes som tiltak for å gjøre konseptet kjent over lenger tid. Dette medfører riktighet, men er etter vår oppfatning ikke tilstrekkelig for å få full effekt av tiltaket. Det bør bli obligatorisk for bedrifter med bilflåter å måtte gjennomgå kurs i økonomisk og sikker kjøring. Det bør samtidig settes krav til jevnlig oppfriskningskurs, samt at bedriftene må etablere insentivordninger, gjerne i samarbeid med sitt forsikringsselskap, for å motivere sine medarbeidere til å kjøre økonomisk og sikkert. Det er NAFs erfaring at dette er essensielt om man skal skape en varig endring i kjøreadferd blant de ansatte etter kurs. Jevnlige oppfriskningskurs behøver ikke være fulle kurs med praktisk kjøring, men like gjerne nettbaserte aktiviteter og andre muligheter for påminnelser.

NAF

Skal målene om utslippskutt nås blir det viktig å skape politisk aksept for nødvendige tiltak og virkemidler. NAF vil bidra til å bygge denne aksepten og er opptatt av at våre medlemmer ser behovet for utslippsreduksjoner og hvor viktig transportsektoren er i dette arbeidet. Det er derimot viktig at disse tiltakene og virkemidlene oppleves som virkningsfulle, rettferdige og forutsigbare.

NAFs mobilitetsvisjon sier at "alle skal alltid kunne reise sikkert og miljøvennlig". Det betyr at folk skal ha mulighet til å reise på en trygg måte uten å skade miljøet, og en slik mulighet betyr at mobilitet heller ikke skal være for dyrt eller vanskelig tilgjengelig. NAFs medlemmer etterlyser velfungerende alternativer; biler som forurenses så lite som mulig og god kollektivtransport man kan stole på. Skal folk velge miljøvennlige alternativer, så må det legges til rette for disse valgene.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND



Trond Schjetne
leder
Politisk avdeling



Christina Bu
miljørådgiver
Politisk avdeling