

Høring Hvitebok transportpolitikk
2011/330.3 ØAa**Kommentarer til EUs hvitebok om transportpolitikk frem mot 2050.**

Etter NPs mening virker det fornuftig av EU å søke å trekke opp langsiktig linjer for hvordan en kan få til en effektiv transportpolitikk frem mot 2050. Vi registrerer at EU i sitt dokument ikke angir hvilken løsning som skal bidra til lavere utslipp og mindre oljeavhengighet i 2050. De nevner bl.a. energieffektivisering, biodrivstoff, elektrifisering og smartere transportplanlegging som mulige løsninger. Etter vår mening er det fornuftig at det ikke velges klare teknologiske løsninger så langt frem som til 2050. Selv om det den siste tiden har vært stilt en del spørsmål ved bærekraftigheten av biodrivstoff, er det fullt mulig at biodrivstoff i 2050 vil vise seg som det mest bærekraftige drivstoffet eksempelvis ved at den produseres ved hjelp av alger. Utover bærekraft er det heller ingen tvil om at flytende drivstoff logistikkmessig er vesentlig enklere enn elektrisitet og hydrogen.

Vi er også fornøyd med at Hviteboken peker på økonomiske virkemidler som viktige for å nå målsettingene, og legger særlig merke til at de legger opp til å revidere motordrivstoffbeskatningen slik at energidelen og CO₂-delen blir klarere definert. Etter vår mening er det viktig at avgifter gis en klar begrunnelse og ilegges i tråd med begrunnelsen. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved hvorfor det er ønskelig med egen energibeskatning. Dersom formålet er å prise veibruken er det for så vidt OK, men da burde den ha vært kalt en veibruksavgift og ikke en energiavgift.

Vi stusser imidlertid noe over at Hviteboken peker på to markedsbaserte systemer for å redusere klimagassutslippene, energibeskatning og kvotehandelssystemer. Det er mulig at dette er en glipp og at man her mener CO₂-avgift, iallfall er denne formuleringen noe i motsetningen til avsnittet over der man ønsker en prinsipiell grenseoppgang. Vi savner i den forbindelse en vurdering av en utvidelse av kvotesystemet til også å inkludere transportsektoren. Da ville man nettopp kunne sikre en kostnadseffektiv reduksjon av klimagassutslippene.

I en høring om et felles europeisk transportområde er selvsagt klimagassutslipp et viktig tema. Men det er også viktig hvordan en kan sikre fremkommelighet i storbyer. I så måte har biodrivstoff og petroleumsprodukter en annen fordel sammenlignet med el brukt i transportsektoren. Det er mulig gjennom merkesystemer å skille mellom flytende drivstoff brukt til stasjonære og transportformål. Det gjør det på en relativ enkel måte mulig noenlunde treffsikkert å prise de ekstra kostnadene i form av ulykker, veislitasje m.m. som transportbruk medfører. Hvordan et slikt skille skal praktiseres for strøm er vanskelig å se for seg. Vi har så langt ikke sett noen overbevisende muligheter for å skille mellom strøm gått til transport og strøm gått til stasjonært forbruk. Dersom en introduserer strøm i stor grad i transportsektoren betyr det at transportomfanget blir altfor stort og at det blir en stor utfordring å gjøre kollektivtransport lønnsomt siden det blir vanskelig å internalisere kostnadene ved transport. Den ideelle løsningen vil selvsagt være en for elektronisk prising hvor en betaler for antall kjørt km og der det også tas hensyn til hvor man kjører. Da vil det være mulig å internalisere kostnader både til kjøp og lokal luftforurensning. Utfordringen er å få til elektronisk prising på en måte som sikrer personvernet. For næringstrafikk er det ikke gitt at krav til personvernet er et like stort problem siden en i noen grad kan argumentere for at denne aktiviteten i større grad er selvvalgt, men for persontrafikk er personvernet en utfordring. Derfor mener vi at EU i større grad burde ha lagt vekt på utredningen av muligheten av å introdusere

elektronisk overvåking på en måte som sikrer personvernet. Etter vår mening burde et system for riktig prising av eksterne kostnader ved transport være på plass før et i betydelig grad introduseres i transportsektoren, iallfall i den grad introduksjonen medfører installering av kostbar infrastruktur.

Vi registrerer videre at hviteboken skiller mellom om transporten skjer i byer eller ei. Vi tror et slikt skille har mye for seg, men det er viktig og være klar over at det er store forskjeller mellom en storby på flere millioner og en småby på en del tusen. I en storby er det både enklere og mer nødvendig å sikre at mestedelen av transporten, iallfall i rushtiden, foregår kollektivt. Vi antar imidlertid at en såpass grov inndeling er valgt av pedagogiske hensyn og at en nyansering vil skje i forbindelse med ytterlige utredninger.

For å sikre fremkommeligheten i en storby er det ikke nok å vurdere lokaliseringen i selve storbyen men også lokaliseringen rundt storbyen. Dersom befolkningen rundt byen er svært spredt er det vanskelig sikre et godt kollektivtilbud. Derfor vil lokalisering rundt trafikknutepunkter være et viktig virkemiddel for å kunne sikre en bærekraftig transport.

NP ønsker i begrenset grad nå å kommentere realismen i målsettingene, men vi stusser over at man innen 2030 ønsker å oppnå en stort sett CO₂-fri bylogistikk. Vi tror her det hadde vært mer rimelig å ha som mål at det aller meste av transport til og fra arbeidet i rushtiden bør skje kollektivt. Oppnås dette vil klimagassutslipp og lokal forurensning bli vesentlig redusert samtidig som fremkommeligheten vil bli bedret vesentlig. Når det gjelder ytterligere trafikk tror vi det er både mindre hensiktsmessig og mindre realistisk å få til en fullstendig overgang innen 2030.