
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 27. juni 2016 16:20
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 27.06.2016 16:19
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Zero Emission Resource Organisation
Kontaktperson: Kåre Gunnar Fløystad
Kontakt-e-post: kare.gunnar.floystad@zero.no
Tittel: Nasjonal transportplan 2018-2029 - Virkemiddel for å nå klimamål
Uttalelse:

Høringsuttalelse fra Zero Emission Resource Organisation (ZERO):

Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 - Virkemiddel for å nå klimamål

Menneskeskapte klimaendringer er den største trusselen mot natur og menneskers livsvilkår i verden i dag. Årsaken til klimaendringene skyldes at vi på kort tid har brukt for mye fossile ressurser. Det er det fullt mulig å gjøre noe med. Det er mulig å redusere utslippene og ressursbruken, og på samme tid skape et moderne, bærekraftig samfunn der menneskelig aktivitet ikke vil skade klimaet. Dette er vår tids viktigste investering.

Løsningen på klimaproblemet er å skifte ut forurensende løsninger med utslippsfrie. For å få til endringer må de bli konkurransedyktige. Næringslivet utvikler og industrialiserer teknologi, men vi trenger politisk lederskap for at det skal skje. Etter hvert som fornybare løsninger blir konkurransedyktige på pris og ytelse, blir det politisk mulig å fase fossile løsninger helt ut gjennom regulering og beskatning. Derfor er det viktig å gå rett på utslippsfrie løsninger, og ikke låse store investeringer fossil infrastruktur og utdaterte løsninger.

Dette gjelder også i transportsektoren. Transportsektoren er samlet sett den største kilden til klimagassutslipp i Norge, og helt sentral for å klare store kutt i ikke-kvotepliktig sektor. Ny teknologi og bedre løsninger har vist oss at det er fullt mulig å ivareta folks krav til mobilitet samtidig med store reduksjoner i klimagassutslipp. Mange av løsningene vil samtidig kunne

bidra til å løse andre miljøproblemer, styrke og skape norsk næringsliv og vil være løsninger som er bedre og mer økonomiske.

Denne uttalelsen er delt i tre hoveddeler:

1. **Overordnet innspill fra ZERO: Sterkere virkemidler for teknologi- og drivstoffskifte i NTP**
2. **Etatenes forslag til NTP: - En god klimastrategi**
1. **ZEROs innspill til sterkere virkemidler for å nå målene i klimastrategien**

1. Overordnet innspill fra ZERO: Sterkere virkemidler for teknologi- og drivstoffskifte i NTP

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-29 har som overordnet mål at transportsystemet skal bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet. Dette er en styrking av klimamålet i forhold til nåværende NTP, der hovedmålet på miljøområdet er å «begrense klimagassutslipp». At NTP skal bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet betyr at NTP har et klimamandat som går utover å prøve og begrense utslipp fra transportsystemet. ZERO legger derfor til grunn at NTP skal være et verktøy for å gjennomføre omstillingen fra et fossilbasert til et fornybart samfunn.

Klimastrategien gir en god gjennomgang av hvilke tiltak som monner for å klare de overordnede klimamålene, og hva som er robuste delmål for ulike deler av transportsektoren. Klimastrategien, og utkastet til NTP forøvrig, går ikke mangler imidlertid tilstrekkelig virkemidler som kan tas i bruk innenfor NTP-rammen for å nå målene.

ZEROs hovedinnspill er følgelig at NTP 2018-2029 må ta i bruk nye og sterkere virkemidler for å nå klimamålene, slik de er foreslått i klimastrategien. Klimamålene forutsetter i stor grad teknologiskifte, det vil si overgang fra fossile drivstoff, til elektrifisering, hydrogen og fornybare drivstoff. NTP er et finansieringsprogram for infrastruktur for transport, og ZERO

mener at de store infrastrukturinvesteringene for å forsyne transportsektoren med elektrisitet og fornybare drivstoff må inkluderes som en del av infrastrukturinvesteringene i NTP.

1. En god klimastrategi

Transportetatens forslag til klimastrategi angir en klar retning for norsk transportpolitikk, - fra fossil til fornybar energi, og en tydelig erkjennelse av teknologi- og drivstoffskifte som viktigste tiltak for å nå klimamålene.

ZERO mener klimastrategien legger et godt grunnlag, og vil fremheve følgende viktige momenter:

- Strategien slår fast at nullutslippsteknologi og fornybare drivstoff må gjøres økonomisk fordelaktige fremfor fossile drivstoff.
- Strategien setter et konkret sektormål: halvering av utslippene i transportsektoren i forhold til i dag, det vil si redusere klimagassutslipp med i størrelsesorden 8,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, innen 2030. ZERO mener dette målet kunne ha vært mer ambisiøst. Samtidig er det langt bedre å ha et forpliktende mål, enn å ikke ha mål. Dersom 50 %-målet for NTP 2018-2029 blir stående (og ikke skjerpet), bør det slås fast at klimagassutslippene skal elimineres helt innen 2040.
- ZERO støtter at strategien er tydelig på retningsvalg, ved å peke på overgang til nullutslippsteknologi og bærekraftige biodrivstoff som nøkkeltiltak, og prioritere disse over andre, mindre effektive miljøtiltak.
- Strategien foreslår et kvantitativt mål for biodrivstoff på 1,7 milliarder liter i 2030. Dette er i tråd med det biodrivstoffbehovet ZERO har utredet i vår nullutslippsbane for transportsektoren fram mot 2030 (Zerobanen), og er et fornuftig og riktig volummål for biodrivstoff i et 2030-perspektiv. Potensialet for biodrivstoff fra norske råstoff er så stort at målet om 1,7 milliarder liter i 2030 kan nås utelukkende ved bruk av norske råstoff. ZERO mener en kombinasjon av import og egenproduksjon er den beste strategien for å nå målet, og ivaretar flere hensyn enn kun transportsektoren. ZERO bemerker at det er viktig at klimapolitikken totalt sett har virkemidler som gjør det mulig for Norge å realisere potensialet for biodrivstoff fra avfall og fra norsk skog, selv om virkemidler for å realisere biodrivstoffproduksjon i Norge faller utenfor NTP.
- ZERO mener at det er positivt at transportetatene forslår at klimagassutslippene fra bygging av infrastruktur skal kuttes med 40 prosent innen 2030, og med 50 prosent fra drift og vedlikehold. ZERO mener det bør presiseres i Stortingsmeldingen at materialer er inkludert i 40 prosent-målet, for å gi et tydelig signal om at det skal kuttes utslipp, også fra selve materialene.
- Klimastrategien bryter ned sektormålet på transportmidler og har langt på vei definert tiltak som er tilpasset målene. Transportetatene legger miljødirektoratets tiltakspakke 3

til grunn for klimastrategien, og foreslår mål for nullutslippsteknologi og biodrivstoff i tråd med dette.

- Arbeidet er koordinert med Miljødirektoratets arbeid med kunnskapsgrunnlag for lavutslippssamfunnet, og er på dette punktet et eksempel til etterfølgelse for andre statlige etater og virksomheter.

ZERO mener hovedmål, retningsvalg og delmål for klimastrategien er solide. Stortinget har ved behandlingen Meld.St. 25 (2015-2016) bedt regjeringen ved den kommende NTP om å synliggjøre en utslippsbane i tråd grunnlagsdokumentet og følge opp dette i kommende behandling. Det er grunn til å påpeke at hovedmålet om halvering av utslippene innen 2030 er for lite dersom Norge skal ta forpliktelsene fra Paris på alvor og bør økes. I ZEROs prosjekt «0/2030» er det vist at det er mulig med en helt fornybar transportsektor i 2030. Målet om en nær utslippsfri transportsektor i 2050: bør fremskyndes til 2040.

ZERO har følgende forslag til oppstramming av delmålene i kapittel 4.2 Teknologi og drivstoff:

1. Endre delmålene til kun å omfatte nullutslippsteknologi og biodrivstoff, ikke lavutslippsteknologi:
 - *Nye ferjer og hurtigbåter skal bruke biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi*
 - *Offentlige etater skal i størst mulig grad benytte biodrivstoff, lav- og nullutslippsteknologi i egne og innleide kjøretøy og fartøy*
 - ZERO vil også henvise til Stortingets gjentatte presisering om at om at naturgass ikke kan regnes som lavutslippsteknologi (senest under behandling av energimeldingen). Innen transportsektoren, hvor biodrivstoff er teknisk mulig for alle transportformer, kan ikke begrepet «lavutslippsteknologi» dekke løsninger med fossilt drivstoff.
1. Forsterke biodrivstoffmålene for skip og luftfart til 60% i 2030:
 - *Innen 2030 skal 40 60 prosent av alle skip i nærskipsfart bruke biodrivstoff eller være lavutslipps- eller nullutslippsfartøy*
 - *Innen 2030 skal minst 30 60 prosent av drivstoff til innenriks og utenriks luftfart være biodrivstoff*
1. Fremskynde målet om en utslippsfri transportsektor til 2040:

- *I 2050 2040 skal transporten være tilnærmet utslippsfri/ klimanøytral.*

1. Innspill til forsterket virkemiddelbruk for å nå målene i klimastrategien:

1. Finansiering av infrastruktur for elektrifisering av vei- og sjøtransport

En storskala elektrifisering av transportmidlene krever forsterket kraftforsyning til sektoren. Det er viktig å understreke at dette ikke handler om at det trengs *mer* fornybar energi, men *mer effekt/overføringskapasitet*. Det er rikelig med fornybar energi (strøm) til full elektrifisering av hele transportsektoren, men utfordringen er overføringskapasitet og effektkapasitet som sikrer rask nok lading eller hydrogenproduksjon.

Det er de regionale nettselskapene som har ansvar for å sikre overføringskapasiteten. Kostnadene skal dekkes av strømkundene i det aktuelle nettområdet. Dersom store, nye enkeltuttak medfører oppgraderingsbehov i strømmettet kan kunden bli avkrevd å betale hele eller deler av disse kostnadene i form av et eget anleggsbidrag. Anleggsbidraget kan variere ut fra hva det koster for nettselskapet å utvide kapasiteten. I dag opplever hurtigladeutbyggere at de kan bli fakturert alt fra 0 kr til over 600 000 kr i anleggsbidrag. For større elektrifiseringsprosjekter, som landstrøm og elbussprosjekter kan kostnadene bli enda høyere.

Enova kan per i dag bidra med støtte til å dekke deler av anleggsbidraget hvis dette bakes inn som en del av kostnaden i søknadene. Det er bra at Enova kan bidra til å dekke anleggsbidrag de kommende årene, men infrastrukturkostnadene ved hele den storskala elektrifiseringen som transportsektoren skal gjennom ikke utelukkende kan finansieres av Enova, men infrastruktur for utslippsfri transport må bli en del av ordinær finansiering ved infrastrukturutbygging.

NVE har analysert hvor store nettforsterkninger som blir nødvendig ved en gjennomgående elektrifisering av transportsektoren. I NVE-notatet "Hvordan vil en omfattende elektrifisering av transportsektoren påvirke kraftsystemet?", har de lagt til grunn omfattende elektrifisering av transportsektoren i Norge, og konkluderer med at dette kan skape utfordringer i dagens distribusjonsnett, først og fremst for transformatorer. NVE finner at rundt en tredel av dagens transformatorstasjoner i distribusjonsnettet må byttes ut eller oppgraderes ved elektrifisering av

transportsektoren. Dette dreier seg om 40 000 trafostasjoner, til kostnader på mellom 40 000 og 400 000 kr per stk. Noen av disse trafostasjonene kommer til å bli byttet ut fordi de er gamle, og i et 2050-perspektiv vil utskiftingen således uansett skje. Men med et 2030-perspektiv på elektrifisering av store deler av transportsektoren, vil mange transformatorstasjoner måtte byttes ut tidligere, og det vil utfordre hele finansieringsmodellen hvis akkurat denne kostnaden legges inn som en del av nettleien til de lokale strømkundene mens annet elektrisitetsforbruk som medfører behov for oppgraderinger blir avkrevet anleggsbidrag.

Hvor store kostnadene for nettoppgraderinger blir er det krevende å angi presist i dag, da endel vil dekkes av nettselskapene som en del av naturlig utskifting/ oppgradering. En del av kostnadene kan også reduseres gjennom smartere nett. For å unngå at nettkostnader blir en barriere i transportprosjekter bør det settes av en egen post til dekning av slike kostnader i NTP. Posten bør også kunne dekke investeringer i annen infrastruktur for nullutslippstransport (lading, hydrogenstasjoner, landstrøm, lading i og over veibanen), slik at NTP kan supplere Enova og på den måten bidra til å styrke den samlede satsingen på nullutslippsteknologi i transportsektoren.

Dette forslaget kan også sees i sammenheng med Stortingets vedtak fra februar 2015 (dok. 8:10 S (2014-2015), der følgende ble vedatt: «Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med havneeeierne, kartlegge behovet for utbygging og bruk av landstrømtilbud i alle større norske havner i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018– 2029.»

ZERO foreslår at det settes av en pott på 10 mrd kr i første periode av NTP og tilsvarende i siste periode til infrastruktur for elektrifisering av transportsektoren.

1. Elektrifisering av tog med batteri og hydrogen

Elektriske tog, drevet av batterier eller hydrogen, kan være kostnadseffektive alternativer til kontaktledning på jernbanestrekninger som i dag ikke er elektrifisert. I følge en studie utført av Sintef for Jernbaneverket er alternativer til kontaktledning spesielt kostnadseffektivt på Nordlandsbanen. En satsning på alternativer til kontaktledning vil også gi positive ringvirkninger til lokalt næringsliv og kraftproduksjon, og styrke den øvrige overgangen til fossilfri transport.

En slik satsing er også i tråd med Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av Energimeldingen i juni 2016, der det ble vedtatt følgende: «Stortinget ber regjeringen i

forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029 redegjøre for mulighetene for å ta i bruk hydrogen på de jernbanestrekningene som ikke i dag er elektrifisert.»

Biodrivstoff er allerede i bruk på tog, og det er ingen hindring for å ta det i bruk i Norge på strekninger som ikke er elektrifisert. Dette kan være med å redusere utslippene og gjøre jernbane til et enda mer miljøvennlig alternativ. Dette bør igangsettes nå, og senere erstattes med egnede elektrifiseringsløsninger.

ZERO foreslår at Nordlandsbanen i første del av planperioden brukes som nasjonal teststrekning for alternative klimaløsninger til kontaktledning, med testing av hydrogentog og hybridløsninger med biodiesel og batteri. I andre del av planperioden settes hydrogentog i ordinær drift på Nordlandsbanen eller annen egnet strekning.

1. Pilotprosjekter for elektrisk vei

Avhengig av trafikkgrunnlag bør elektrifisering av tog med kontaktledning ses opp mot alternative måter å elektrifisere på, som med hydrogen eller batteri. Er trafikkgrunnlaget lavt vil kontaktledninger kunne være ulønnsomme. Tilsvarende kan man se for seg at vegstrekninger med svært mye tungtrafikk kan elektrifiseres med kjøreledning. Et slikt prosjekt pågår blant annet i Gävleborg i Sverige, der lastebiler kan kjøre elektrisk med kontaktledning og koble seg av når det trengs.

ZERO foreslår at det i første 4-årsperiode utredes og gjennomføres pilotprosjekt for mulige strekninger i Norge der lading i eller over veibanen kan gi klimakutt i godstrafikken. Det settes av midler til å gjennomføre fullskalaprojekter i planperioden.

1. Grønt skifte til sjøs

ZERO har foreslått tidligere i høringsuttalelse at nye ferjer og hurtigbåter skal bruke biodrivstoff eller være nullutslipp, og 60 % biodrivstoff eller nullutslipp i nærskipsfart innen

2030. Miljøvennlig skipsfart er et av Norges tiltaksområder innenfor klimapolitikken, men klimastrategien har få tiltak og løsninger for området. Biodrivstoff er også her en tilgjengelig løsning, og det vil sannsynligvis være teknisk enklere enn for veigående transport. Elektrifisering har også et økende potensial.

Hydrogen er i liten grad trukket fram som en mulighet for klimatiltak i maritim sektor, og er undervurdert. Norge har gode forutsetninger for å gjøre hydrogen til et viktig klimatiltak innen maritim sektor, og NTP bør svare på hvordan man skal bidra til å realisere dette. ZERO mener Norge aktivt bør bruke klimamålsetningene i maritim sektor til å styrke Norges konkurransekraft innen maritime applikasjoner og hele næringskjeden for fornybare drivlinjer. Norge har kompetansen som trengs for å utvikle og ta i bruk hydrogen i maritime applikasjoner.

- kt bruk av løsninger med el og hydrogen vil redusere behovet for LNG og biodrivstoff, og bidra betydelig til reduserte utslipp. ZERO mener det er viktig at bruken av LNG begrenses, og kun ses på som en overgangsløsning til biogass. Det vil være uheldig om skipsfarten låser infrastrukturen inn på en fossilløsning, og derfor viktig å sikre at biogass erstatter LNG der det er tatt i bruk i dag. Videre økning i bruk av gassløsninger må gjøres i samspill med en økt biogassproduksjon.

I klimastrategien står det: *Kystverket skal videreføre arbeidet med miljørabatter hvor fartøy premieres for overgang til lav- og nullutslippsløsninger.* Hvis dette innebærer reduserte satser i henhold til ESI (Environmental Ship Index) handler det kun om lokale luftforurensning og ikke om utslipp av klimagasser. Det samme er tilfelle for NOx-fondet. Det er viktig at det videre arbeidet med miljørabatter og andre ordninger øker fokus på reduksjon av klimagasser.

ZERO foreslår et nytt mål i NTP: Norge skal være ledende i kommersialisering av både batteri- og hydrogenferger, for kjøretøy og gods.

1. Reduserte klimagassutslipp fra materialer for transportinfrastruktur

Utbygging av riksveger, jernbane og farleder vil bidra til over 4 prosent av de samlede norske klimagassutslippene i perioden 2017-2023, tilsvarende om lag 13 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, hovedsakelig fra produksjon av betong, sement, asfalt og stål. Det tilsvarer mer enn de totale utslippene fra vegtrafikk i 2015. Fra en samlet anleggsbransje, inkludert både

transport og bygg, står produksjon av konstruksjonsmaterialer for like store utslipp som vegtrafikk – årlig. Med tanke på den store omtalen utslipp fra vegtrafikk får er det derfor oppsiktsvekkende hvor liten oppmerksomhet utslipp fra materialproduksjon får. ZERO mener det er behov for langt mer målrettet innsats for å oppnå kutt i klimagassutslipp fra materialer.

Transportetatene har, som landets største innkjøpere og eiere av transportinfrastruktur, et betydelig ansvar og en stor mulighet til å styre mot nullutslipp, ikke bare fra kjøretøyene, men også fra infrastrukturen som fremtidens nullutslippskjøretøy skal benytte. ZERO mener som tidligere nevnt at det er svært positivt at etatene foreslår at klimagassutslippene fra bygging av infrastruktur skal kuttes med 40 prosent innen 2030, og med 50 prosent fra drift og vedlikehold. ZERO mener det bør presiseres i Stortingsmeldingen at materialer er inkludert i 40 prosent-målet, for å gi et tydelig signal om at det skal kuttes utslipp, også fra selve materialene.

Transportetatene viser i Grunnlag for klimastrategi til at “utslipp fra produksjon av byggematerialer er regulert i kvotesystemet, og at de forventes en betydelig reduksjon fra utslippene fra materialbruk”. ZERO mener dette er et uholdbart argument, dersom det benyttes *mot* å stilles selvstendige klimakrav til utslippskutt fra materialer i anbudene. For det første er ikke alle internasjonale leverandører omfattet av et kvotesystem, og for det andre vil markedsstimuli, i form av tydelige kunde krav være et raskere virkende og minst like effektiv virkemiddel for å oppnå utslippskutt. Dersom Norge skal oppfylle internasjonale forpliktelser og nasjonale klimamål trengs både økte avgifter, i form av kvoteplikt, og positiv markedsstimuli for gode miljøløsninger, i form av miljøkrav i offentlige anbud.

Det er i dag svært store forskjeller i ulike materials klimapåvirkning. Ved å stille miljøkrav og aktivt premiere leverandører som tilbyr løsninger som kutter utslipp, kan transportetatene bidra til utslippskutt både i egen sektor og i industrien. Ny lov om offentlige anskaffelser stiller også eksplisitt krav om at offentlige innkjøpere skal bruke anskaffelser til å fremme klima- og miljøløsninger. I tillegg har Stortinget vedtatt at det skal stilles krav om 30 prosent miljøvekting i alle offentlige anskaffelser der det er relevant.

For å oppnå målet om 40 prosent reduserte utslipp fra bygging av infrastruktur må transportetatene bruke anbudene aktivt, både for bidra til at materialene produseres på en mer klimavennlig måte, for å oppnå et skifte til nye lav- og nullutslippsmaterialer, og for å sikre mer gjenbruk og unngå unødvendig sløsing med materialer. Konsekvente og funksjonelle minimumskrav til utslippsreduksjoner og energibesparelser fra alle materialtyper bør inngå i *alle* fremtidige anbud. I tillegg må staten stille utbyggingsprosjekter til disposisjon for pilotvirksomhet for å teste større innovative løsninger, som for eksempel biobasert asfalt.

For å kunne velge ut de beste prosjektene fra et miljøperspektiv må transportetatene konsekvent ta i bruk verktøy for å måle /kontrollere klimabelastningen knyttet til ulike materialer over levetiden. Det bør stilles krav om EPD'er fra alle hovedleverandører, som tar hensyn til materialenes klimafotavtrykk gjennom livsløpet (fra råvareutvinning, foredling, transport, bygging, drift og riving/ avhending). Det vil bidra til at de lavkarbonalternativene som allerede finnes på markedet blir tatt i bruk (f. eks. asfalt og betong med høyere grad av gjenbruk, kortreist stein, lavtemperaturasfalt, lavkarbon betong m.v.). Leverandører som kan tilby større klimareduksjoner enn kravet fra oppdragsgiver bør premieres i anbudene, slik praksis også er i Sverige. Det er også fornuftig, slik etatene foreslår, at det utarbeides konkrete tekster til bruk i konkurransegrunnlag. Det er svært viktig at disse tekstene reflekterer et høyt nok ambisjonsnivå til at det fremmer bruk av de beste tilgjengelige løsningene, og at det motiverer til å utvikle nye, og enda bedre løsninger.

ZERO mener Stortingsmeldingen om NTP må gi en tydelig bestilling til Statens Vegvesen og Jernbaneverket om å øke innsatsen for å etterspørre, teste ut og bidra til utvikling av materialer med lavt klimafotavtrykk, slik som for eksempel fornybare materialer i veidekket.

1. Belønningsmidler for kollektivtransport må bidra til å gjøre den utslippsfri

ZERO er glad for at målet om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange videreføres. Vi mener at målet med fordel kan utvides til å gjelde flere by- og tettstedsområder, forutsatt at støtteordninger, i form av belønningsordningen og bymiljøavtalene, utvides tilsvarende.

ZERO foreslår at mandatet i belønningsmidlene eksplisitt utvides til å omfatte overgang til nullutslippsteknologi og fornybart drivstoff i kollektivtrafikken. I følge tall fra eksisterende NTP er CO-utslippsreduksjonen fra én reisende som går fra privatbil til dieselbuss kun rundt 30 prosent. Hvis vedkommende går fra en fossilbil til en buss på fornybart drivstoff vil derimot reduksjonen være på nær 100 prosent. I en overgangsperiode vil tilrettelegging for utslippsfri kollektivtransport kunne medføre merutgifter for byer og fylkeskommuner. Innen 2025 skal kollektivtrafikken over på nullutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff, ref. Stortingsvedtak i Dok 8:10 S (2014-2015). Jobben med å gjennomføre vedtaket er allerede i gang i flere kollektivselskap, men det er et stort behov for en økt satsing for å nå målet.

Derfor er det helt avgjørende at Stortingsmeldingen minst legger seg på øverste ramme (66,6 mrd. kr til bymiljø- og belønningsmidler) for å sikre at overgangen til nullutslippsteknologi sammen med økt rutetilbud.

ZERO foreslår at mandatet i belønningsmidlene eksplisitt utvides til også å omfatte overgang til nullutslippsteknologi og fornybart drivstoff i kollektivtrafikken.

1. Utslippsfrie anleggsplasser i hele NTP

Målene i kapittel 4.5 for utslippskutt under bygging, drift og vedlikehold kan konkretiseres. Allerede i dag kan anleggsmaskiner og lastebiler gå på biodrivstoff, og nullutslippsløsninger med elektrisitet og hydrogen er under utvikling. ASKO, Posten og Tine har allerede i dag tatt sin lastebilpark over på fornybart drivstoff. ZERO foreslår derfor at transportetatene i sine anbud stiller krav om fossilfrie anleggsplasser. Dette kan transportetatene begynne med umiddelbart, med mål om gjennomgående fossilfrie anleggsplasser innen 2020. ZERO foreslår et tilleggsmål under kapittel 4.5, avsnitt to som lyder:

All anleggsvirksomhet i NTP skal være fossilfri i løpet av første del av planperioden.

1. Transportetatene og NTP kan bidra til realisere produksjon og investeringer

Målene om de store utslippsreduksjonene i NTP hviler på mulighetene for drivstoffskifte og teknologiutvikling. Det er ikke mulig å nå målene innen 2030 uten en forsterket innsats, og transportetatene har muligheter til å bidra til at dette skjer. Det som er felles for alle løsninger er behovet for forutsigbarhet og risikodeling.

ZERO vil særlig trekke fram Avinor sitt initiativ for biodrivstoff til luftfart, som er blitt et ledende internasjonalt eksempel. Avinors langsiktige satsing over 10 år og avsatte 100 millioner, har bidratt til økt aktivitet på utvikling av løsninger for produksjon av biodrivstoff, markedsutvikling og kommersialisering. Initiativet er et eksempel til etterfølgelse og bidrar til å redusere kommersiell risiko ved prosjekter.

Skal målet om 1,7 mrd liter bærekraftig biodrivstoff nåes er det viktig med økt mobilisering av biomasse fra ulike kilder. Avfall, plantevekster, skog og hav har økt potensial for å bli bedre utnyttet enn i dag, og bidra til erstatning av fossile drivstoff. Det er behov for økt samarbeid fra råvare til sluttbruker for å realisere dette.

Biogass er en løsning som krever særlig oppmerksomhet og hvor forutsigbarhet er en helt avgjørende faktor. Biogass har også potensial til utslippsreduksjoner innen andre sektorer, men det krever store investeringer. I tilfeller ved produksjon av komprimert biogass vil også ressursene ha en stor grad av regional karakter. Skal potensialet reduseres må det være vilje til å utlyse langsiktige anbud, gjeldende fra tidspunktet hvor nye anlegg er leveringsklare.

Alle transportetatene bør igangsette langsiktige initiativ med tilhørende midler for å utvikle markedet for bærekraftig norsk biodrivstoffproduksjon.

Med vennlig hilsen

For ZERO

Kari Asheim (sign.)

Fagansvarlig transport

Kari.asheim@zero.no

908 41 606

1. Vedlegg: Føringer om NTP fra energimeldingsinnstillingen

Vedlegg 1:

Føringer om NTP fra energimeldingsinnstillingen

Komiteen viser til transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan hvor de vurderer det tekniske potensialet for reduksjoner i klimagassutslippene til 50 prosent innen 2030 sammenlignet med dagens nivå. *Komiteen* ber regjeringen i kommende Nasjonal transportplan synliggjøre en utslippsbane for transportsektoren som er i tråd med disse beregningene. *Komiteen* ber regjeringen følge opp dette i kommende statsbudsjetter, Nasjonal transportplan for 2018–2029 og i ny avtale og mandat for Enova

Komiteen mener overgangen fra fossilt drivstoff til lav- og nullutslippskjøretøy bestemmes av teknologisk utvikling og tilbudet i markedet, og at statlige virkemidler bidrar til å etablere endring i markedet. *Komiteen* mener det er positivt at Enova har fått i oppdrag å bidra til reduserte klimagassutslipp i transportsektoren. *Komiteen* viser til at næringslivstransport utgjør mer enn halvparten av de nasjonale transportutslippene, totalt nærmere 9 millioner tonn CO₂-ekv. i 2014, og transportmengden er ventet å øke. *Komiteen* har merket seg at ifølge grunnlagsdokumentet til NTP 2018–2029 ventes det bortimot en dobling av godsmengdene på vei fram mot 2030 og 2050. *Komiteen* mener derfor det er viktig at innsatsen for utslippsreduksjoner fra næringslivstransport styrkes og at hensynet til næringslivets

konkurransekraft ivaretas. *Komiteen* viser til at Enova har lansert en strategi for ladeinfrastruktur for elbiler og et program for produksjon av bærekraftig biodrivstoff.

VEDTAK

Stortinget ber regjeringen i forslaget til Nasjonal transportplan for 2018–2029 fastsette måltall for an- 60 Innst. 401 S – 2015–2016 tall lav- og nullutslippskjøretøy, herunder personbiler, varebiler, busser og tunge kjøretøy i 2025 som følger vedtatte klimamål og det teknologiske potensialet fra fagetatene.

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med havneeeierne, kartlegge behovet for utbygging og bruk av landstrømtilbud i alle større norske havner i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedlegg: -