

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013, Dep
0030 Oslo

Oslo, 22.08.17

Høring - endring i produktforskriftens bestemmelser om biodrivstoff – opptrapping per 01.10.17 og 01.01.18

Det vises til Klima- og miljødepartementets høringsbrev og -notat datert 10.07.17. NHO Transport organiserer alle busselskaper i Norge, og foreningen å presisere følgende på generelt nivå:

1. Forventet utvikling på drivstoffsidene

NHO Transport fikk i vår Transportøkonomisk institutt til å utarbeide en rapport med tittelen Klima- og miljøvennlig transport frem mot 2025. TØI-rapport 1571/2017:

<http://nho-transport.no/getfile.php/Filer/Artikler/T%C3%98I%20Rapport%20%20Klima-%20og%20milj%C3%B8vennlig%20transport%20frem%20mot%202015.pdf>

Rapporten konkluderer med at innfasing av elbuss i typiske bystrøk med kortere utstrekking på rutene vil være økonomisk og driftsmessig forsvarlig fra 2020 og utover. Flere fabrikanter vil da kunne tilby elbusser, innkjøpsprisene blir redusert og rekkevidden utvidet. Det konkluderes imidlertid med at biodrivstoff vil være viktigste løsning for busser i distriktene og på lengre ruter i mange år fremover. Hydrogen kan muligens ta over noe av dette markedet på sikt, men hydrogen er foreløpig en umoden teknologi. Rapporten konkluderer også med at en Euro 6-buss på avansert biodiesel har omkring 80 prosent lavere CO₂-utslipp enn tilsvarende kjøretøy med ordinær diesel på tanken.

Bussen er samtidig en viktig del av det totale kollektivtilbudet, som må styrkes de kommende årene for at de overordnede klimamålene skal nås ved at personbilbruken reduseres. Bussbransjen er dermed avhengig av store volumer av biodrivstoff i årene fremover for å kunne

tilby en mest mulig miljøvennlig kollektivtrafikk. Bransjen savner dermed mer offensive og konkrete tiltak eller incitament til raskt å få i gang en mer omfattende biodrivstoffproduksjon i Norge.

2. Dagens situasjon på drivstoffsidene

Omklassifiseringen av PFAD i kombinasjon med vedtaket om økningen av omsetningskravet til 20 prosent i 2020 førte allerede mot slutten av 2016 til problemer med å skaffe nok biodrivstoff og en kraftig økning i prisen. Dette har medført følgende:

- De fleste av foreningens medlemsbedrifter kjører på anbudskontrakter med fylkeskommunene, og i disse kontraktene stilles det ofte krav om bruk av biodrivstoff. Problemer med å skaffe nok biodrivstoff har medført at busselskapene fra tid til annen har utfordringer med å overholde kontraktsforpliktelsene.
- Prisen på biodrivstoff kan stige ytterligere siden en større del av volumet vil inngå som del av omsetningskravet og dermed ilegges vegbruksavgift. Noen anbudskontrakter medfører at fylkeskommunene må kompensere operatørene direkte for slike prisendringer, mens andre vil medføre at operatørene priser inn økningen ved fremtidige anbud. Dette betyr at det indirekte blir mindre midler til kollektivdrift, noe som igjen gir et dårligere tilbud, reduserer kollektivtrafikkens konkurransevne og øker personbilbruken. Lokal forurensning er heller ikke uinteressant, og det er dermed også verdt å nevne at ifølge TØI-rapport 1407/2015 har en Euro 6-buss et utslipp på 12 g/km NOX per kilometer. En personbil med samme motorklassifisering har et utslipp på hele 35 g/km.

Det hersker for tiden stor usikkerhet med hensyn til tilgang på både ordinært og avansert biodrivstoff, og en økning av det generelle omsetningskravet til åtte prosent per 01.10.17 og til 10 prosent per 01.01.18 vil skape ytterligere leveringsutfordringer og prispress. NHO Transport ber dermed om at ambisjonsnivået for 2018 senkes inntil man har funnet mekanismer for å sikre at nødvendig biodrivstoff blir kanalisert til buss- og kollektivtransport. I tillegg kan det være fordelaktig å avvente en offensiv opptrapping inntil fremtidig leveringssituasjon blir mer oversiktlig og forutsigbar.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange
Jon H. Stordrange

Administrerende direktør