

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep.
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: OS/ALT

Oslo, 27. februar 2007

Offentlig høring av NOU 2006:18 "Et klimavennlig Norge."

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) mener det er viktig at også transportnæringen gir sitt bidrag til et mer klimavennlig Norge. Med vår norske topografi og geografi, er godstransport på vei helt nødvendig for bosetting og verdiskaping i hele landet. Dette må være utgangspunktet for utfordringen med å stake ut kursen for **"En mer klimavennlig godstransport på vei"**.

Vi støtter utvalgets fokus på få og store tiltak, at de skal være kostnadseffektive og basert på kjent teknologi. Det må legges vekt på tiltak som også er kostnadseffektive for transportbedriftene. De vil gi vektige argumenter for at bedriftene skal ta i bruk tiltakene.

Redusere transportarbeidet?

NLF vil ikke gå inn på et slikt alternativ, fordi dette ikke er mulig uten å endre mer fundamentale, samfunnsmessige forhold i landet, noe som strider mot den overordnede politiske målsetting om å ta hele landet i bruk. Godstransport er en følge av menneskelig behov og økonomisk aktivitet og et bidrag til verdiskapingen i et moderne samfunn. Vi vil derfor konsentrere oss om tekniske løsninger.

Informasjon viktig

NLF ønsker en langsiktig, nasjonal innsats for klimainformasjon velkommen. Vi foreslår at myndighetene samarbeider med transportorganisasjonene i et felles løft for mer "klimavett".

Bedre veinett

Veier med en slik kvalitet at de tillater jevn hastighet, reduserer forbruket av drivstoff. Det må tas hensyn til god framkommelighet, samt rett type veidekke. NLF mener at miljøhensyn bør være et viktig kriterium ved bygging og vedlikehold av veinettet.

Drivstoff

Det er i dag umulig å finne de klimavennlige alternativene for godstransporten, spesielt hvis en analyserer hele livssyklusen. Med dagens teknologi framstår biodiesel som det mest aktuelle alternativet, siden det er CO₂-nøytralt og tilgjengelig i markedet. Dagens motorteknologi tillater en innblanding av ca 5% biodiesel i fossil diesel, uten at det skal gå ut over selve motoren eller yteevnen. Selv om praktisk bruk kan vise noe høyere forbruk enn det drivstoffleverandørene hevder, er det likevel snakk om små forskjeller.

NLF mener myndighetene bør pålegge oljeselskapene å gjøre slik diesel tilgjengelig i det minste på truckdieselstasjoner over hele landet og mener videre at det vil føre til raskere overgang til slik diesel hvis avgiftene justeres slik at denne dieselkvaliteten blir billigere.

Vi vil samtidig peke på at heller ikke bruk av biodiesel er uproblematisk, fordi dyrking av for eksempel raps legger beslag på store arealer, hvor det kunne dyrkes mat.

NLF foreslår at myndighetene kontakter motorprodusentene med sikte på å avklare hvor høyt innhold av biodiesel det kan være innenfor produsentenes garantiordninger. Dette kan følges av et bredt prøveprosjekt med høyere biodieselinnblanding for å få mer kunnskap om hvordan det virker i praksis. Dette kan være et samarbeidsprosjekt mellom drivstoffleverandører, kjøretøyleverandører og transportnæringen – og med støtte fra det offentlige.

Som nevnt, er det få eller ingen klimavennlige alternativer for tungtransporten. Derfor kan det være fornuftig å sette inn større ressurser på å få privatbilister til å velge nullutslipps-/lavutslippskjøretøyer, i påvente av gode, tekniske løsninger for tungtransporten.

Transportorganisering og opplæring

Bedre organisering av godstransporten vil føre til mindre tomkjøring og dermed færre turer og mindre utslipp. For å få til en slik bedret organisering, må hvert enkelt ledd i transportkjeden samarbeide.

Transportnæringen bør satse på sjåføropplæring, for å få redusert forbruket av drivstoff.

Offentlige innkjøp

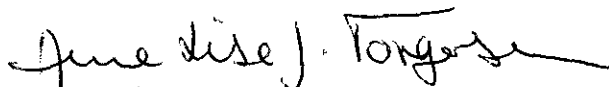
Det offentlige er en stor transportkjøper. Det offentlige må, etter NLFs mening, pålegges å kreve miljøstandard eller miljøregnskap ved kjøp av transporttjenester. Kravet må ikke bare ligge i anbudspapirene, men det må kontrolleres at dette følges opp i alle ledd, også hos underleverandører. I dag svikter myndighetene på dette området. Et eksempel er bruk av store traktorer og motorredskaper på offentlig vei, for eksempel i forbindelse med brøyting. Disse bruker farget diesel, en dieselkvalitet som forurensrer mye mer enn den vanlige dieselen.

Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Olav Slaatsveen
Viseadm. direktør



Anne Lise S. Torgersen
Fagsjef informasjon/Fagansvar miljø