

## Forslag til mandat for Transnova- prosjektet

### 1. Innledning

I St. meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk (Klimameldinga) presenterer regjeringen målet om at eksisterende og nye virkemidler skal redusere klimagassutslippene fra transport (landtransport, innenriks luftfart og skipsfart) med mellom 2,5 og 4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv. i 2020 i forhold til nivået i meldingas referansebane for utslipp. Etableringen av et Transnova ble trukket fram som et aktuelt tiltak.

Kort tid etter at Klimameldinga ble lagt fram gikk regjeringen i forhandlinger med Høyre, Venstre og KrF om en avtale om Klimameldinga. Forhandlingene resulterte i et klimaforlik som partene la frem den 17. januar 2008. I klimaforliket er målet fra Klimameldinga om å redusere de nasjonale CO<sub>2</sub>-utslippene med 13-16 mill tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter ifht referansebanen mot 2020 (inkludert skog) skjerpet til et nytt reduksjonsmål på 15-17 mill tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Økningen av reduksjonsmålet er ikke fordelt på sektorer, men det nye målet innebærer at to tredeler av Norges totale utslippsreduksjoner skal tas nasjonalt.

Målet om en utslippsreduksjon i transportsektoren på 4 mill tonn i forhold til referansebanen tilsvarer om lag nullvekst i utslippene fra dagens nivå. Målet er ambisiøst, - utslippene fra transport *økte* med 3,2 mill. tonn, eller om lag 25 pst, i perioden 1995-2005, mens totale klimagassutslipp økte med om lag 10 pst. Transportutslippene har altså vokst kraftigere enn andre utslipp historisk. Dette er til tross for at transportsektoren er den sektoren i norsk økonomi hvor virkemiddelbruken for reduserte utslipp har vært kraftigst. Bla ble CO<sub>2</sub>-avgiften på drivstoff innført i 1991, og nivået har hele tiden ligget høyere enn i alle andre sektorer utenom oljesektoren.

Klimameldinga og klimaforliket inneholder derfor en rekke nye virkemidler og tiltak for en mer klimavennlig transportsektor. Bl a viser Klimameldinga til Enova, som ble opprettet i 2001 for å fremme en miljøvennlig omlegging av stasjonær energibruk og energiproduksjon, og at et eget organ – Transnova – med fokus på tilsvarende virkemiddelbruk for mer miljøvennlig transport, skal vurderes. I klimaforliket ble dette presisert: *"Partene er enige om at det skal utvikles sterkere og mer effektive virkemidler som vil bidra til å redusere utslippene på transportområdet utover de tiltak som allerede er satt i verk, og at det er behov for bedre samordning på feltet. Partene er enige om at det i statsbudsjettet for 2009, som en del av Samferdselsdepartementets egen organisasjon, opprettes et prøveprosjekt – Transnova – i form av en egen budsjettstyrt bevilgning på 50 mill kr. Bevilgningen skal videreføres i minst tre år og vil deretter bli evaluert. Midlene til Transnova skal ikke brukes på infrastrukturprosjekter, men eksempelvis til å øke bruken av alternative drivstoff."*

Klimaforliket legger få føringer på Transnovas virkemidler. Men Transnovas ressurser er begrenset, og det er behov for å prioritere. Som en del av forberedelsene til å etablere Transnova-prosjektet i 2009 har Samferdselsdepartementet derfor utformet et mandat for prosjektet. Mandatet beskriver hva som skal være prosjektets overordnede målsetting og

strategi, hvilke virkemidler prosjektet skal disponere, samt overordnede føringer på hvordan prosjektet skal innrettes.

Til å bistå arbeidet med programplanen har Samferdselsdepartementet oppnevnt en referansegruppe med eksterne eksperter innen fagområdet transport og miljø. Referansegruppa har vært rådgiver for Samferdselsdepartementet under utformingen av mandatet. Samferdselsdepartementet er ansvarlige for den endelige utformingen av mandatet.

Referansegruppa har bestått av:

Gøril Andreassen - Zero  
 Guro Berge – Vegdirektoratet  
 Bergny Irene Dahl – Innovasjon Norge  
 Rune Drægni – Mobility Management  
 Erik Figenbaum – Vegdirektoratet  
 Erling Holden - Vestlandsforskning  
 Øystein Holvik – Kristiansand kommune  
 Inger Marie Malvik – Enova SF  
 Trond Moengen – Norges Forskningsråd  
 Holger Schlaupitz - Naturvernforbundet  
 Karin Øyås – Papir- og fiberinstitutt

## 2. Premisser og strategier

Innretningen av Transnova-prosjektet er basert på følgende prinsipper:

- Virkemidlene skal supplere eksisterende virkemiddelbruk
- Prosjektet skal bidra til en kostnadseffektiv klimapolitikk i samferdselssektoren
- Prosjektet skal søke å redusere institusjonelle, praktiske og kunnskapsmessige barrierer som forsinker utvikling og innfasing av mer miljøvennlig transportløsninger
- Virkemiddelbruken skal være teknologinøytral
- Prosjektet skal ha fokus på å oppnå utslippsreduksjoner mellomlang (5-15 år), og lang sikt (+15 år)
- Prosjektet skal ha som målsetting å bli en permanent ordning når den treårige prøveperioden er over

### **Et nytt virkemiddel**

Transportsektoren er allerede omfattet av en rekke virkemidler for reduserte klimagassutslipp, bl a disse:

- Bensin og diesel er pålagt CO<sub>2</sub>-avgift. Avgiften gir økonomisk insentiv til å redusere transportomfanget og/eller velge transportformer som ikke er pålagt CO<sub>2</sub>-avgift. CO<sub>2</sub>-avgiften stimulerer også til utvikling og anvendelse av ny teknologi med lavere CO<sub>2</sub>-utslipp,
- Fra 1.1.2007 er kjøretøyavgiftene endret og personbiler med lave CO<sub>2</sub>-utslipp fikk en til dels betydelig lette i engangsavgiften mens personbiler med høye utslipp fikk høyere engangsavgift,
- El-biler og hydrogenkjøretøy er fritatt fra engangsavgifter, og er i tillegg favorisert på en rekke andre områder.
- Det vil bli stilt krav til omsetning av biodrivstoff og det legges opp til å skjerpe kravet over tid.
- FoU-aktiviteten på alternative drivstoff og mer miljøvennlig transportteknologi, som Samferdselsdepartementet kanaliserte gjennom Forskningsrådets RENERGI-program, er trappet kraftig opp de siste årene.
- Klimaløftet er en kampanje i regi av Miljøverndepartementet for å spre kunnskap om tiltak for å redusere klimagassutslipp, bl a fra transport.
- Klimaveien er en felles kampanje for organisasjoner tilknyttet norsk veitransport og miljøarbeid og som i samarbeid med norske myndigheter ønsker å mobilisere til en samfunnsdugnad for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra veitrafikken gjennom kunnskapsformidling.

I tillegg omfattes transportsektoren av mange virkemidler som påvirker transportomfang og transportmiddelfordeling, og dermed også utslipp av klimagasser, men som ikke primært er klimavirkemidler. Drivstoffavgiftene, tilskudd til investeringer og drift av kollektivtransport fra sentrale og lokale myndigheter, arealpolitikken inklusive parkeringspolitikken og utbygging av gang- og sykkelveger er noen eksempler.

Klimameldinga og Klimaforliket påpeker behovet både for å forsterke den eksisterende virkemiddelbruken, i tillegg til behovet for nye virkemidler. I klimaforlikets punkt 6.8 om opprettelsen av Transnova-prosjektet, heter det at *"Partene er enige om at det skal utvikles sterkere og mer effektive virkemidler som vil bidra til å redusere utslippene på transportområdet utover de tiltak som allerede er satt i verk, og at det er behov for bedre samordning på feltet."* Med unntak av betingelsen om at midlene til Transnova ikke skal brukes på infrastrukturprosjekter – som Samferdselsdepartementet tolker som transportinfrastrukturprosjekter (veganlegg, jernbaneanlegg etc) – legger klimaforliket få føringer på innretningen av virkemidlene i Transnova-prosjektet.

Det legges til grunn at Transnovas virkemidler skal være et supplement til den eksisterende virkemiddelbruken, og så langt som mulig forsterke effektene av eksisterende virkemidler.

### **Kostnadseffektivitet**

En kostnadseffektiv klimapolitikk er et overordnet prinsipp i Klimameldinga og klimaforliket, jf bl a klimaforlikets punkt 1.2 Virkemiddelbruk. Med kostnadseffektivitet menes at de ressursene som settes inn gjennom tiltak og virkemiddelbruk skal gi størst mulig

utslippsreduksjoner. CO<sub>2</sub>-avgiften er et eksempel på et kostnadseffektivt virkemiddel fordi den gir insentiver til å redusere utslippene først der det koster minst.

Imidlertid påvirkes vurderingen av hva som er en kostnadseffektiv klimapolitikk av hvilket tidsperspektiv som legges til grunn, og tiltak og virkemidler som ikke er kostnadseffektive i dag kan være det på lengre sikt, jf også klimaforlikets punkt 1.2, der det heter at *”tiltak som er kostnadseffektive i lys av en forventet stigende karbonpris over investeringsens levetid, og som nødvendigvis ikke utløses av dagens virkemiddelbruk, spesielt bør vurderes”*. Klimaforliket viser i denne forbindelse til tiltak som bidrar til teknologiutvikling og raskere omstilling til forbruksmønstre som gir lavere utlipp.

Transnova-prosjektet skal følge prinsippene om kostnadseffektiv virkemiddelbruk.

### **Institusjonelle og praktiske barrierer gir behov for ny virkemiddelbruk**

Transportmarkedene er preget av ulike former for barrierer og markedsimperfeksjoner som kan redusere effekten av – og dermed også kostnadseffektiviteten ved – de eksisterende klimavirkemidlene, og skape behov for nye virkemidler. Teknologisk innlåsing og ufullstendig informasjon er slike barrierer:

- Transportmarkedene er kjennetegnet av at den enkelte markedsaktør har nytte av at også andre markedsaktører velger samme teknologi som de selv. Men hver for seg tar ikke aktørene hensyn til at det valget de tar påvirker andres nytte. For eksempel er det lite fristende å velge hydrogenkjøretøy før det eksisterer et godt utbygd nettverk av fyllestasjoner som tilbyr hydrogen, og det er lite fristende å tilby hydrogen før det finnes tilstrekkelig mange hydrogenkjøretøy. Dette kan føre til at nye teknologier aldri trenger gjennom i markedet uten drahjelp fra myndighetene, selv om teknologien er både privat- og samfunnsøkonomisk lønnsom. Man havner i en situasjon med såkalt teknologisk innlåsing. Mange hevder at samfunnet er innelåst i teknologier som baserer seg på fossile brensel<sup>1</sup> fordi det er for upraktisk og kostbart å velge noe annet før ”alle andre” også gjør det. Transnova skal bidra til innfasing av teknologier som er – eller kan bli – samfunnsøkonomisk lønnsomme, men som ikke får innpass i markedet på grunn av teknologisk innlåsing.
- Mangel på informasjon om bl a framtidig miljøpolitikk, priser, kostnader og egenskaper ved umodne teknologier medfører stor risiko ved investeringsprosjekter, noe som er en viktig årsak til at aktørene i markedet ikke sørger for nødvendig utvikling og anvendelse av nye teknologier. For å realisere det reduksjonspotensialet som ligger i nye teknologier skal Transnova bidra til at risikoen ved å utvikle og ta i bruk mer miljøvennlige, men umodne, transportalternativer reduseres<sup>2</sup>.
- Mangel på informasjon om gode og miljøvennlige transportløsinger er også en mulig kilde til at dagens virkemiddelbruk ikke er tilstrekkelig til å vri utviklingen i ønsket

<sup>1</sup> Se f eks Økonomisk analyse 5/2007, SSB.

<sup>2</sup> Jf bl a ECON 53/2005

retning. For å realisere det reduksjonspotensialet som ligger i atferdsendringer og en bedre organisering av transportsystemet, skal Transnova bidra til at det finnes kunnskap om god transportplanlegging og miljøvennlig atferd på transportområdet hos de aktørene som tar beslutninger om hvor mye, hvor og hvordan transporten skal foregå.

Teknologisk innlåsing og mangelfull informasjon forsinker utviklingen og innfasingen av nye transportløsninger og reduserer effekten av det øvrige virkemiddelapparatet. Det skal være en hovedstrategi for Transnova å bidra til at disse barrierene reduseres.

### **Teknologinøytralitet**

Det er stor usikkerhet om hva vil vise seg å bli framtidens energibærere og transportteknologier. En viktig oppgave for Transnova er å drive frem større variasjon av miljøvennlige transportteknologier. Innretningen av virkemidlene skal derfor være teknologinøytral i den forstand at ingen teknologier skal favoriseres i utgangspunktet.

### **Utslippsreduksjoner mellomlang (5-15 år) og lang sikt (over 15 år)**

Både Klimahandlingsplanen og klimaforliket har et klart fokus på å oppnå utslippsreduksjoner på lang sikt. Klimamålet for transportsektoren gjelder år 2020. I tillegg presenterer Klimameldinga og klimaforliket et generelt mål om at Norge skal være klimanøytralt i år 2050. Virkemidlene under Transnova-prosjektet skal derfor prioritere løsninger som gir miljøgevinster i et langsiktig perspektiv. Dette utelukker ikke at Transnova kan støtte løsninger som kan gi umiddelbare reduksjoner av klimagassutslipp, men utslippsreduksjonen må være robust over tid og løsningene en del av en mer langsiktig strategi.

### **En permanent ordning på sikt**

Transnova-prosjektet et prøveprosjekt som skal videreføres i minst tre år, for så å evalueres. Imidlertid har både klimaproblemet og klimapolitikken et svært langsiktig perspektiv. Det tar tid å endre produksjons- og forbruksmønstre, utvikle nye teknologier og fase dem inn i markedet. Transnovas rolle er neppe utspilt etter en treårsperiode. Det skal være et mål for Transnova-prosjektet å bli en permanent ordning for mer miljøvennlig transport, slik Enova er det for mer miljøvennlig stasjonær energibruk og -produksjon.

## **3. Hovedmål og delmål**

### **3.1. Hovedmål**

Transnova-prosjektets hovedmål er å bidra til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra transportsektoren slik at Norge når Klimameldingas mål for utslippsreduksjoner i 2020, og klimaforlikets mål om klimanøytralitet innen 2050.

### **3.2. Delmål**

CO<sub>2</sub>-utslippene fra transportsektoren kan ikke renses. Utslippene kan bare reduseres ved å redusere forbruket av fossilt drivstoff, ved å

- bruke mindre drivstoff pr kjøretøykm (energieffektivisering),

- erstatte fossile drivstoff med drivstoff som gir lavere – eller ingen – CO<sub>2</sub>-utslipp,
- gå over til mer miljøvennlige transportformer, eller
- redusere transportomfanget

Transnova-prosjektets delmål er å bidra til utslippsreduksjoner gjennom de tre siste tiltakene, men med sterkest fokus på tiltak i gruppe 2.

Når det gjelder det første punktet, energieffektivisering, er det en utbredt oppfatning at potensialet for forbedringer i konvensjonelle kjøretøy er betydelig – f.eks. utnytter en vanlig forbrenningsmotor bare rundt 15 pst av energien til framdrift av kjøretøyet. Norge har ingen produksjon av konvensjonelle kjøretøy, og virkemidlene i Norge for økt energieffektivitet må rette seg mot forbrukerne, ikke mot produsentene. Kjøretøyavgiftssystemet og drivstoffavgiftene er treffsikre og kostnadseffektive virkemidler for å gi husholdninger og næringsliv insentiver til å velge energieffektive kjøretøy, og i tråd med prinsippet om at forurenseren skal betale. Gjennom sterke økonomiske intensiver for å fremme etterspørselen etter energi og klimaeffektive kjøretøy gis også et signal til kjøretøyprodusentene om hvilke utvikling som vil gi konkurransefortrinn. Samtidig er informasjonen om drivstofforbruk pr km ved ulike bilmodeller lett tilgjengelig. Det samme er kunnskap om sammenhengen mellom kjørestil og drivstofforbruk. For å stimulere til økt energieffektivitet, og for å hindre at effekten av at mer energieffektive kjøretøy kommer på markedet ”spises opp” av at trafikantene velger større og tyngre kjøretøy, er det viktigste å forsterke det eksisterende virkemiddelapparatet. Det vil derfor ikke være et eksplisitt delmål for Transnova å bidra til økt energieffektivitet. Energieffektivisering kan imidlertid være en sideeffekt av tiltak for å nå delmålet 1 om å erstatte fossile drivstoff med klimavennlige drivstoff, jf nedenfor.

### **Delmål 1: Transnova-prosjektet skal bidra til at fossile drivstoff erstattes med klimavennlige drivstoff**

Delmål 1 innebærer et mål om å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra transportsektoren ved å erstatte dagens konvensjonelle transportløsninger med nye og mer klimavennlige løsninger. I motsetning til markedet for mer effektive konvensjonelle kjøretøy, er markedet for nye drivstoff og kjøretøy preget av både mangelfull informasjon og teknologisk innlåsing og det er behov for nye virkemidler. Mulige innsatsområder for å nå delmålet kan være:

- økt kunnskap om alternative drivstoffer og miljøvennlig kjøretøysteknologi
- bedre tilgjengeligheten til alternative og/eller renere drivstoff (f.eks. el, biodrivstoff, hydrogen)
- raskere innføring av alternative drivstoffer og ny kjøretøysteknologi

### **Delmål 2: Transnova-prosjektet skal bidra til at mindre klimavennlige transportformer erstattes med mer klimavennlige transportformer**

Delmål 2 vil i mange sammenhenger – men ikke alltid - innebære at kollektive transportmidler, sykling og gange erstatter personbilbruk og at godstransport med jernbane og skip erstatter vegtransport. En rekke virkemidler benyttes allerede for å stimulere til en

slik utvikling, jf foran. Mange av virkemidlene er tillagt lokale og/eller regionale myndigheter, bl a tilskudd til lokal kollektivtrafikk, arealpolitikk, rushtidsavgifter og parkeringsreguleringer. I mange tilfeller vil forsterket bruk av eksisterende virkemidler – eller å ta i bruk nye – kunne gi stor effekt. For eksempel tilsier både forskning og empiri at rustidsavgifter kombinert med et forbedret kollektivtilbud er et svært velegnet virkemiddel for å stimulere til økt kollektivbruk, sykling og gange på bekostning av bilbruk. Det er usikkert om nye virkemidler og støtteordninger vil kunne gi en bedre effekt enn en forsterkning eller utvidet bruk av dagens ordninger. Det er imidlertid viktig å ikke utelukke fremtidige og potensielt gode løsninger/tiltak som det mangler kunnskap om i dag, f eks IKT-løsninger eller andre planleggingsverktøy. Det skal derfor ikke utelukkes at Transnova skal kunne støtte prosjekter og tiltak med målsetning om å vri transportmiddelfordelingen i mer miljøvennlig retning, men innsatsen må koordineres mot den øvrige virkemiddelbruken. Mulige innsatsområder for Transnova-prosjektet kan være:

- bidra til økt kunnskap om og økt bruk av om alternative transportmidler for personer og gods, herunder tilgjengelighet av transportmidler og nødvendig infrastruktur
- bidra til økt kunnskap om klimavennlig transportplanlegging for personer og gods
- bidra til mer klimavennlige mobilitetsmønstre i privat og offentlig virksomhet

Delmålene er rangert, dvs. størst innsats vil rettes mot delmål 1, deretter 2 og 3.

### **Delmål 3 Transnova-prosjektet skal bidra til at transportomfanget reduseres**

Delmål 3 innebærer at CO<sub>2</sub>-utslippene fra transportsektoren reduseres ved at transportene blir kortere og/eller færre. Som for delmål 2 er det allerede mange virkemidler i bruk med tanke på å redusere transportbehovet, og forsterket bruk av eksisterende virkemidler kan være mer hensiktsmessig enn nye støtteordninger som Transnova. Men, som påpekt ovenfor, er det viktig å ikke utelukke løsninger man i dag ikke har oversikt over. Redusert transportomfang skal derfor være et delmål for Transnova, men innsatsen må koordineres mot den øvrige virkemiddelbruken.

Mulige innsatsområder for Transnova kan være:

- øke tilgjengeligheten til IKT-løsninger og planleggingsverktøy

## **4. Transnovas virkemidler**

### **Budsjett og organisering**

I henhold til Klimaforliket skal Transnova disponere 50 mill kr i 2009, og bevilgningen skal videreføres i minst tre år. Midlene er overførbare.

Midlene skal dekke Transnovas virkemidler samt administrasjon og evaluering av Transnova-prosjektet. Bevilgningens størrelse og mulige tidsbegrensning tilsier en svært begrenset organisasjon. Den daglige ledelsen av prosjektet skal skje gjennom en

prosjektleder i Vegdirektoratet. Det oppnevnes et råd som bistår i oppfølgingen av prosjektet. Behovet for ytterligere ekstern bistand vurderes fortløpende.

### **Virkemidler**

Transnovas virkemiddel er å gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til rask implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis.

Prinsippene for Transnova-prosjektet, jf kap. 2 foran, tilsier at Transnova skal være risikoavlastende for potensielle investorer og brukere ved å gi økonomisk støtte til prosjekter som driver frem kunnskap om, tillit til og økt bruk av nye transportløsninger (innen drivstoff/motor/IKT etc) som kan bidra til reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp, men som ikke blir gjennomført på grunn av finansielle, strukturelle eller praktiske barrierer. Dette vil gjelde prosjekter som typisk er langt på vei i utviklingsfasen, men som ennå ikke har blitt testet på fullskala nivå, og/eller som ikke trenger igjennom markedet pga for eksempel mangelfull informasjon eller teknologisk innlåsing. For eksempel vil økonomisk støtte til gjennomføring av fullskala demonstrasjonsprosjekter i mange tilfeller være nødvendig for at potensielle investorer skal investere i den videre teknologiutviklingen.

Midlene vil kunne deles ut for flere år av gangen, men innenfor prosjektets prøveperiode.

### **Målgruppe**

Næringsliv, organisasjoner, forskningsinstitusjoner og lokale og regionale myndigheter kan søke om prosjektstøtte fra Transnova.

### **Tildelingskriterier**

Tildelingskriterier utvikles av prosjektleder i samarbeid med prosjektets råd og innenfor rammene gitt i dette mandatet, og i henhold til økonomiske instruksjoner gitt av Samferdselsdepartementet i forbindelse med de årlige statsbudsjettene. I tillegg skal følgende momenter tillegges vekt:

- Transnova kan kun støtte tiltak som bidrar til å redusere klimagassutslipp.
- Prosjekter som også reduserer andre miljøproblemer skal prioriteres. Dersom et prosjekt har positiv effekt på utslipp av klimagasser, men negativ effekt på en eller flere andre miljøfaktorer, må den helhetlige effekten av prosjektet vurderes.
- Prosjekter som søker støtte skal beskrive og sannsynliggjøre potensialet for klimagassreduksjoner på kort, mellomlang og/eller lang sikt. Den helhetlige effekten av prosjektet for klimagassutslippene skal gjøres rede for i søknaden. Tilsvarende må andre miljømessige effekter gjøres rede for.
- Transnova må gjøre en grundig prioritering mellom prosjekter med markedsnære løsninger som lett kan dokumentere klimaeffekter på kortere sikt, og prosjekter med større usikkerhet med tilhørende større potensial for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp på lengre sikt.
- Transnova kan kun støtte tiltak som ellers ikke ville blitt utløst pga høy risiko/lav bedriftsøkonomisk lønnsomhet. Det skal ikke gis støtte til velkjente og veletablerte teknologier, selv om de er relativt sett mer miljøvennlige enn alternativene.



- For å sikre relevans og gjennomførbarhet, stilles det krav om en egenadel.
- Overføringsverdi vil bli tillagt vekt når tiltakenes miljøeffekt og risiko vurderes.

### **Formidling og informasjon**

Kunnskapsspredning er en viktig del av Transnova-prosjektet. Det skal utvikles en strategi for å formidle både informasjon om Transnova-prosjektet, og kunnskap om og erfaringer fra prosjektene som mottar støtte.

### **Samspill med det øvrige virkemiddelapparatet**

Både Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter virkemidler med mål om at nye teknologier og produkter blir introdusert i markedet og tatt i bruk. Gjennom samarbeid kan de tre virkemiddelforvalterne bygge opp under hverandres virksomhet. Det legges opp til et samspill mellom Transnova og hhv Forskningsrådet og Innovasjon Norge etter samme modell som finnes mellom Enova og de samme organisasjonene. Forskningsrådet prioriterer og fordeler midler til FoU mens Transnova har ansvar for pilot- og demonstrasjonsprosjekter, og for prosjekter som ligger nær markedsintroduksjon. Innovasjon Norge bistår bedrifter i fasen mellom FoU til kommersialisering, og har særlig ansvar for internasjonalisering.

### **Regelverk for statsstøtte i EU/EØS**

Virksomheten skal føres i henhold til regelverket for statsstøtte i EU/EØS, og at tilskudd til prosjekter notifiseres til ESA dersom nødvendig.

### **Evaluering**

I henhold til klimaforliket skal Transnova-prosjektet evalueres etter tre år.

For å lage et tilstrekkelig grunnlag for vurderingen av hvorvidt Transnova-prosjektet skal videreføres utover prøveperioden på tre år (2009-2011), og for å unngå avbrekk i virksomheten dersom den skal videreføres, vil Samferdselsdepartementet starte opp arbeidet med å evaluere prosjektet allerede i 2010.