



Til: Samferdselsdepartementet  
v/ Per Harald Sønstelid

Oslo, 07.11.08

### **ZEROs innspill til mandatet for Transnova**

ZERO takker for muligheten for å gi innspill til mandatet for Transnova. Nedenfor følger ZEROs innspill.

#### **Oppsummering**

1. ZERO mener opprettelsen av Transnova er svært positiv
2. ZERO støtter premissene og strategiene som ligger til grunn for Transnova, bortsett fra prinsippet om kostnadseffektivitet
3. ZERO mener at Transnova kun skal støtte tiltak som bidrar til at fossile drivstoff erstattes med klimavennlige drivstoff (delmål 1)
4. Det må bevilges mer penger til Transnova

#### **1. ZERO mener opprettelsen av Transnova er svært positiv**

ZERO mener det er svært positivt at Transnova skal opprettes. Det er et stort behov for større fokus på å bytte ut fossile drivstoff med klimanøytrale drivstoff. Norges Forskningsråd gir støtte til forskning, utvikling og demonstrasjon av klimanøytrale drivstoff. Transnovas trengs for å sikre at klimanøytrale drivstoff tas i bruk og slik sørge for implementering av klimavennlig teknologi. Infrastruktur for klimanøytrale drivstoff vil etter hvert bli lønnsomt i stor skala, men i oppbyggingsfasen er det nødvendig at det offentlige og private deler risikoen som knytter seg til å satse på nye drivstoff. Det er derfor svært gledelig at Transnova er opprettet.

#### **2. ZERO støtter premissene og strategiene som ligger til grunn for Transnova, bortsett fra prinsippet om kostnadseffektivitet.**

ZERO er enig i følgende premisser/strategier:

- Virkemidlene skal supplere eksisterende virkemiddelbruk
- Prosjektet skal søke å redusere institusjonelle, praktiske og kunnskapsmessige barrierer som forsinker utvikling og innføring 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

ZERO er uenig i følgende premiss/strategi:

- Prosjektet skal bidra til en kostnadseffektiv klimapolitikk i samferdselssektoren
- ZERO mener at kostnadseffektivitet er et feilslått premiss for klimapolitikken. Teknologi må utvikles for å løse klimaproblemet. Dette kan være dyrt, men det er nødvendig for å kutte utslippene med 50-85 % på verdensbasis og over 90 % i Norge. Siden tilnærmet alle utslipp skal kuttes nytter det ikke bare å kutte utslippene der det er billigst; vi må kutte alle utslipp. Da nytter det ikke å ta hensyn til hvilke utslipp som er billigst å kutte nå, da må vi sette i gang med dyr teknologiutvikling. Tolkningen av kostnadseffektivitetspremisset som utdypes i

mandatet, nemlig at tiltak som bidrar til teknologiutvikling kan være kostnadseffektive på lengre sikt, er noe ZERO støtter.

### **3. ZERO mener at Transnova kun skal støtte tiltak som bidrar til at fossile drivstoff erstattes med klimavennlige drivstoff (delmål 1)**

ZERO mener at Transnova kun skal jobbe med at fossile drivstoff erstattes med klimavennlige drivstoff. Transnova skal blant annet gi støtte til:

- Utbygging av ladepunkter for elbiler og plugg inn-hybrider
- Utbygging av hydrogenstasjoner
- Produksjon av 2. generasjon biodrivstoff
- Innkjøp av hydrogenkjøretøy. Disse kjøretøyene er dyrere enn dagens kjøretøy og det er derfor behov for offentlig støtte for at de skal bli solgt.
- Busser som går på klimanøytralt drivstoff. Busser er viktige for å fase inn nye drivstoff i transportsektoren fordi de øker volumet og er faste brukere av fyllestasjoner. At busser går på klimanøytrale drivstoff, som bioetanol og hydrogen, kan derfor bidra til utbygging av fyllemuligheter for slike drivstoff.
- Tiltak for å ta i bruk klimanøytrale drivstoff i maritim sektor

Transnova har svært begrenset med midler og er et prøveprosjekt. For at det skal videreføres er det viktig at det kan vise til konkrete resultater. ZERO frykter at dersom Transnova sprer seg utover for mange områder og forsøker å ta tak i nærmest alle problemer i transportsektoren, vil det ikke bli særlig vellykket. Vi mener derfor at Transnovas mandat bør spisses og at arbeidet kun skal konsentreres om det som omtales som delmål 1 i utkastet til mandat. Dette er heller ikke et lite område, jfr. lista over hva ZERO mener at Transnova blant annet skal gi støtte til.

Når det gjelder delmål 2 (bidra til at mindre klimavennlige transportformer erstattes med mer klimavennlige transportformer), har Forskningsrådet allerede et program for dette, Smartrans. Smartrans har mål om "Mer effektive og bærekraftige transportløsninger og transportnæringer". Programmets delmål er blant annet:

- Bidra til reduserte avstands- og tidskostnader for næringslivet.
- Øke bevisstheten om hvilke alternative transportmuligheter som er tilgjengelige, inklusiv intermodale valgmuligheter.
- Gi grunnlag for optimal bruk av transportmidler og transportinfrastruktur gjennom hele transportkjeden ved økt bruk av ITS
- Synliggjøre miljøvirkninger og prioritere løsninger som gir både effektivisering og miljøgevinster.

Dersom Transnova har et delmål om å «bidra til at mindre klimavennlige transportformer erstattes med mer klimavennlige transportformer», vil dette komme i tillegg til et allerede eksisterende støtteprogram og bryter dermed prinsippet om at Transnova skal supplere eksisterende virkemiddelbruk.

Vi har ikke stor tro på at det å «øke tilgjengeligheten til IKT-løsninger og planleggingsverktøy» slik det står foreslått i utkastet til mandat under delmål 3 vil gi konkrete resultater som viser at Transnova bør å videreføres. Planleggingsverktøy blir for lite konkret; det er en veiledning, men det vil ikke være noen garanti for at verktøyet gir resultater.

På bakgrunn av momentene som kommer fram ovenfor, foreslår ZERO derfor at Transnova kun konsentrerer seg om delmål 1, nemlig å bidra til at fossile drivstoff erstattes med klimavennlige drivstoff.

#### **4. Det må bevilges mer penger til Transnova**

I 2008 bruker Regjeringen i 2 promille av inntektene fra drivstoffavgiftene på forskning, utvikling og demonstrasjon av drivstoff som ikke er fossile. ZERO mener det er nødvendig med langt større bevilgninger til Transnova enn 50 millioner kroner. Det er et stort behov for mer midler til å bytte ut fossile drivstoff med klimanøytrale drivstoff. For eksempel vil kostnadene knyttet til produksjonsanlegg for andre generasjon biodrivstoff vil være langt over 50 millioner kroner, og det er bare et av tiltakene som bør støttes gjennom Transnova.

Dersom det blir solgt like mye drivstoff i 2009 som i 2007, vil de økte drivstoffavgiftene fra 1. juli 2008 gi inntekt på 313 millioner kroner i 2009. Disse pengene bør gå til utvikling av klimanøytrale drivstoff gjennom Transnova. (enten som direkte øremerking eller at det settes av midler tilsvarende det som kommer inn fra avgiften)

Vennligst ta kontakt dersom noen av innspillene er uklare eller det ønskes utdypning.

Vennlig hilsen

(sign.)

Gøril L. Andreassen

Transportpolitisk rådgiver

ZERO