DRIVKRAFT
NORGE

Samferdselsdepartementet

Deres dato:	28.06.19
Deres ref.:	19/1492
Vår ref.:	1.10.19
Vår dato:	31/NTP/EG

Høringsinnspill på rapport fra ekspertutvalget om teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Det vises til ekspertutvalgets rapport om teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Utvalget fikk i hovedoppdrag å fremme konkrete forsalg om hvordan samfunnet skal håndtere planlegging av fremtidens transportinfrastruktur, gitt den raske teknologiske utviklingen i sektoren.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. Vårt innspill vil derfor være rettet mot vår bransjes primære interesseområde; drivstoff til transport. I dette ligger også vurderinger av premissgivende definisjoner, som hvordan ulike drivlinjer og drivstoffer ivaretas av behovet for teknologinøytrale virkemidler og med hensyn til klimaeffekt. Vi kommer også kort inn på at innføring av dynamisk veiprising vil være effektivt med hensyn til trenden om samhandlende intelligente transportsystemer. For vurderinger ut over dette, viser vi til NHOs høringsinnspill.

Drivstoffets rolle for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet

I vurderingene for bærekraftig mobilitet, må alle former for drivstoff vurderes. Dette inkluderer også alle alternativene til fossilt drivstoff, som elektrisitet, biodrivstoff, hydrogen, gass, biogass, syntetiske drivstoffer samt drivstoffer som ikke er i dagens portefølje, men som mest sannsynlig vil komme i nær framtid. Utviklingen de siste 10-15 årene viser at drivstoffmarkedet har hatt en enorm teknologisk utvikling og at utvalget har økt markant fra de tradisjonelle fossile drivstoffene. Dette mye takket være markedets etterspørsel etter alternative drivstoffer, som igjen henger sammen med skjerpede offentlige krav til klima- og miljøeffekter for både drivstoff og kjøretøyteknologi.

Våre medlemmer er opptatt av at offentlige virkemidler legger til rette for like konkurransevilkår og kostnadseffektive tiltak. I dette at det offentlige ikke velger ut hvilke teknologier de skal satse på, men istedenfor beskriver behovet det offentlige har og lar markedet tilby de løsningene de har for å løse behovet. Drivstoffenes klimavirkning, tilgjengelighet og anvendelighet vil blant annet være en viktig faktor for valg av fremtidens transportinfrastruktur. Teknologinøytralitet må dermed være et sentralt prinsipp i slike prosesser, slik at man ikke utelukker alternative løsninger til å dekke behovet ved investering i infrastruktur. Videre innebærer dette at det offentlige må vektlegge kostnadseffektivitet for å

Drivkraft Norge, Postboks 7190 Majorstuen, N-0307 Oslo Besøksadresse: Næringslivets Hus, Middelthunsgate 27
E-post: adm@drivkraftnorge.no Twitter: @DrivkraftNorge Org. nr: 960 498 704

få best mulig effekt av investeringene, slik det framgår av kravene ved samfunnsøkonomiske analyser.

Drivlinjens rolle for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet

Utvalget presiserer at utvikling av transportinfrastruktur henger tett sammen med hva som skal transporteres på infrastrukturen og ikke minst hvordan transporten skal utføres i tiden framover. Vurderinger av de sentrale driverne av utviklingen for transportinfrastruktur er nødvendig for å gjøre infrastrukturen så effektiv som mulig. Drivkraft Norge mener at vurdering av effektiv transportinfrastruktur også må omfatte effektiv infrastruktur for den energien som skal brukes til transportformålet, samt vurderinger av hvordan de ulike energiformene kan bidra til å redusere fremkomstmidlenes klimaavtrykk så kostnads- og klimaeffektivt som mulig. Transportsektoren er mangfoldig, og de mest effektive løsningene på sektorens utfordringer knyttet til klima og miljø er mist like mangfoldig. En kostnads- og klimaeffektiv løsning for én transportform er ikke nødvendigvis like effektiv for en annen transportform. Dette må valg av infrastruktur også ta hensyn til.

Skal valg av infrastruktur innbefatte vurdering av klimaavtrykket fra bygging av infrastrukturen og valg av transportform og drivstoff, må vurderingene gjøres ut ifra teknologinøytrale kriterier. Utvalget påpeker selv hvor viktig teknologinøytralitet er for å legge til rette for nye løsninger.[1] Drivkraft Norge savner imidlertid at utvalget vurderer om dagens virkemidler og definisjonene de bygger på er teknologinøytrale. Hvis dagens definisjon av nullutslippsteknologi for kjøretøy skal være gjeldende for den kommende NTP, betyr dette at kun batteri- og hydrogendrevne kjøretøy er gjeldende.[2] Dette er ikke en teknologinøytral definisjon. Den utelukker andre løsninger som ville ha hatt samme virkning på det norske klimaregnskapet som batteri- og hydrogendrevne kjøretøy. Hadde definisjonen vært teknologinøytral, skulle nullutslipp ha vært målt i forhold til hva som er målsettingen; null utslipp av klimagasser. For klimaets skyld er det en kjensgjerning at det ikke fins kjøretøy med null totalutslipp når man inkluderer utslipp fra hele produksjonskjeden for kjøretøyet, og hva som er kilden til energien som skal drive kjøretøyet. Tar man hensyn til kjøretøyets og drivstoffets/energiens utslipp gjennom hele verdikjeden, vil benevnelsene «nullutslippsteknologi», «nullutslippskjøretøy» og «nullutslippsmobilitet» være villedende. Dagens definisjon kan gi insentiver til valg av løsninger som på nasjonalt plan har stor klimaeffekt, men som på globalt nivå har mer begrenset effekt. I tillegg vil villedende definisjoner kunne føre til kostnadsineffektivitet da definisjonene utelukker løsninger som kan ha like gode klimaeffekter, men til en lavere kostnad.

Livsløpsanalysens rolle for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet

Drivkraft Norge savner dermed at utvalget vurderer overnevnte momenter, i og med at utvalgets oppdrag har som forutsetning å følge prinsippene for samfunnsøkonomiske

[1] Side 28 i rapporten
[2] Gjeldende NTP

analyser, der livsløpseffekter skal vurderes. Til dette må også retningsgivende definisjoner og prinsipper vurderes. Istedenfor å telle antall «nullutslippskjøretøy», slik dagens definisjon legger til rette for, og slik gjeldende målsetting for kun salg av nullutslippskjøretøy etter 2025 er innrettet, så ville en mer målrettet innretning vært å definere hvor stor klimagassreduksjonen skal være for det enkelte tiltaket/virkemiddelet. Ved å inkludere livsløpsanalyser, vil man også kunne se den reelle klimavirkningen av et tiltak. De løsningene som i dag faller innenfor definisjonen for nullutslippsteknologi, kan i mange tilfeller fremdeles være den mest relevante løsningen med en teknologinøytral definisjon, men forskjellen er at flere teknologier vil ha muligheten til å konkurrere ved å bidra med løsningsforslag enn det som er mulig i dag.

Knyttes tiltakenes kostnadseffektivitet sammen med livsløpsutslipp for både kjøretøy og drivstoffet, vil man ha et bedre grunnlag for å gjøre bærekraftige investeringer i transportinfrastruktur, enn hvis man vurderer investering i infrastruktur ut ifra direkteutslipp fra kjøretøy og drivstoff/energi.

Hovedtrendenes rolle for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet

Ekspertutvalgets rapport peker på fire teknologidrevne hovedtrender for transportsektoren:

1. Elektrifisering
2. Selvkjørende transport
3. Samhandlende intelligente transportsystemer
4. Delingsmobilitet som ny forretningsmodell

De tre siste hovedtrendene er i utgangspunktet uavhengig av valg av drivlinje og drivstoff. Dette fordi kjøretøyenes egenskap til å tilpasse seg autonomi, nye transportsystemer og nye forretningsmodeller ikke avhenger av om bilen er drevet av et batteri eller av flytende drivstoff. Vi kommenterer derfor ikke disse trendene, men henviser som tidligere nevnt til NHOs innspill.

Når det gjelder utvalgets beskrivelse av elektrifisering, vil derimot drivlinje og drivstoff være påvirket.

I beskrivelsen for overgang til fornybar og bærekraftig energi, mener ekspertutvalget at det mest dominerende er overgangen fra fossilt drivstoff til elektrisitet, og at dette viser en entydig utvikling i retning av en fremtid med utslippsfrie fremkomstmidler i alle transportformer. På side 37 i rapporten anbefaler utvalget følgende:

> *«Norske myndigheters ambisiøse arbeid med å utvikle og tilrettelegge for nullutslippsmobilitet, herunder også for tungtransporten, må videreføres.»*

Til grunn for anbefalingen peker utvalget på at overgangen til elektrifisering og bruk av kjøretøy med drivlinje basert på batteri og/eller hydrogen (definisjonen av nullutslippskjøretøy) er en trend for de neste 10-20 årene som kan legges til grunn som en forutsetning for videre planlegging i transportsektoren.

Drivkraft Norge mener at dette resonnementet bygger på feil forutsetninger og gal vurdering av hva som er den mest avgjørende faktoren for å erstatte fossil energi med fornybar energi. Videre frykter Drivkraft Norge at en slik overforenkling, at det er entydig at elektrisitet er fremtiden for alle transportformer, vil bidra til å hindre teknologinøytrale vurderinger som skal fremme de mest kostnads- og klimaeffektive tiltakene. Dette henger sammen med behovet for teknologinøytralitet og faktisk klimaeffekt, beskrevet i avsnittene ovenfor.

Elektrifisering er svært effektiv i flere segmenter av transportsektoren, men det er ikke gitt at den er like effektiv i alle segmenter. Det er som utvalget påpeker fremdeles usikkerhet knyttet til om elektrifisering av tungtransporten på vei, lengre transport til sjøs samt luftfart er relevant og effektivt på mellomlang og lang sikt. I dag er elektrifisering som kjent ikke relevant for stort sett alt av overnevnte transportformer. For disse er fremdeles flytende drivstoff stort sett det eneste alternativet. Thema Consulting mener dette fremdeles vil være gjeldende i 2030.[3] De konkluderer med at bærekraftig biodrivstoff kommer til å være den mest modne teknologien for å redusere klimagassutslippene fra nyttetransporten også i 2030. Planlegging av fremtidens infrastruktur bør ta hensyn til dette.

I dag er bruk av bærekraftig biodrivstoff det som erstatter flest liter med fossilt drivstoff. I 2018 bidro dette til å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken med 1,2 millioner tonn CO_2-ekvivalenter. Bruk av elbiler førte til utslippsreduksjon på 0,3 millioner tonn CO_2-ekvivalenter. Bruken av bærekraftig biodrivstoff hadde dermed fire ganger så stor effekt på reduksjon av klimagasser fra veitrafikken enn det elbilene hadde. Inkluderer man hybride kjøretøy der bruken er mer batteridrevet enn for en bil med bare forbrenningsmotor, vil det i tillegg gi en reduksjonseffekt på drøyt 0,1 millioner tonn CO_2. Det er imidlertid en kjensgjerning at en økende elbilflåte vil ha økende effekt, men flytende drivstoff vil fremdeles være det viktigste drivstoffet for store deler av personbilflåten og om lag hele nyttetransporten fram til 2030, og for store deler av nyttetransporten etter 2030.[4]

Virkemidlene rettet mot flere utslippsfrie biler baserer seg på en forutsetning om at det eksisterer nullutslippsbiler. I dagligtale er det populært å omtale dette som utslippsfri teknologi, men det betyr ikke at innrettingen av politikken trenger å knytte seg til en slik definisjon. I forbindelse med planlegging av transportinfrastruktur og utforming av virkemidler er det nødvendig å ta hensyn til mest mulig relevant informasjon slik at investeringer og teknologier blir valgt ut ifra kostnadseffektivitet og reell klimaeffekt. Dagens definisjon av nullutslippsteknologi er foreldet, på samme måte som utvalget peker på kan være tilfellet med regelverk som ikke er lagt til rette for nye løsninger og ikke virker etter hensikten. Utvalget stiller på side 56 i rapporten spørsmål om et prosjektets utforming er *«…basert på en målformulering som egentlig innebærer et valg av virkemiddel som kan bli teknologisk utdatert? Nullvekstmålet i byområdene er et eksempel på et slikt mål, der man blant annet av klimahensyn ønsker å begrense biltrafikken i byene, samtidig som nullutslippsteknologi*

[3] Se Thema Consulting sin rapport Teknologiutvikling og incentiver for klimavennlig næringstransport nr. 7-2018
[4] Se Transportøkonomisk institutts framskrivning av kjøretøyparken i rapportnr. 1689/2019

fjerner utslipp fra biltrafikk.» Tilsvarende resonnement kan man gjøre rundt definisjonene og virkemidlene for å fremme «nullutslippsteknologi». De ser kun på direkteutslippet fra bilen, og ikke på bilens og drivstoffets livsløpsutslipp. Kina omtaler «nullutslippsteknologi» som «ny teknologi», vel vitende om at det ikke finnes transportløsninger som ikke medfører utslipp. Utslipp fra biltrafikk aldri bli fjernet, men lokale og globale utslipp kan reduseres betraktelig. Denne reduksjonen kan blir gjort på flere måter enn dagens definisjon av nullutslippsteknologi åpner for.

Virkemidler for «nullutslippsmobilitet»

Utvalget anbefaler i punkt 3.2, side 37, at

> *«Norske myndigheters ambisiøse arbeid med å utvikle og tilrettelegge for nullutslippsmobilitet, herunder også for tungtransporten, må videreføres».*

Utvalget baserer dette på at

> *«…de ønskede utslippskuttene i transportsektoren vanskelig kan oppnås på andre måter enn gjennom nullutslippskjøretøy og andre nullutslippstransportmidler. Dette peker i praksis på videre elektrifisering av norsk transportsektor som viktigste strategi, supplert med bruk av andre nullutslippsløsninger. Utvalget mener derfor at gradvis overgang til elektrifisering og bruk av nullutslippskjøretøy i den innenlandske transportsektoren de neste 10-20 årene er en trend som kan legges til grunn som en relativt robust forutsetning for videre planlegging i transportsektoren.»*

Selv om utvalget ikke har mandat til å gi tilrådinger om avgifter og andre virkemidler for å komme i mål med utslippskuttene, så skriver de på side 37 at

> *«…norske myndigheters ambisiøse arbeid med å utvikle og tilrettelegge for nullutslippsmobilitet, herunder også for tungtransporten, videreføres med stort alvor. Utvalget vil understreke at en forståelsesramme basert på at Norge kun kan komme i mål med sine utslippskutt gjennom nullutslippskjøretøy har viktige konsekvenser for valgene om infrastruktur som tas i NTP 2022-2033 og som utvalget skal gi råd om.»*

Drivkraft Norge mener at sitatene over viser at utvalget ikke vurderer andre teknologier enn de som faller inn under dagens definisjon av nullutslippsteknologi som relevante for å få til nødvendige utslippskutt. Når utvalget først tar seg tid til å vurdere avgifter og andre virkemidler, så hadde det vært ønskelig om de gjorde vurderinger om innrettingen av dagens virkemidler er teknologinøytrale slik at et best mulig mangfold av teknologier blir brukt til å nå utslippsmålene på en så effektiv måte som mulig. Tungtransporten har for øvrig ikke samme virkemidler som privatbilistene mht. kjøp av el- og hydrogendrevne kjøretøy, da tungtransporten ikke er stilt overfor de kjøpsavgiftene private elbiler er fritatt fra. Enovas nullutslippsfond for næringstransport kan være et virkemiddel til å øke etterspørselen etter el- og hydrogendrevne kjøretøy. Men som Thema Consulting har vist, så er ikke dette hyllevareprodukter slik de er for privatbilistene, og det kommer ikke til å være det i 2030 heller. Tungtransportbransjen har selv uttalt at det mest relevante virkemiddelet for å

redusere utslippene i dag og i lang tid framover, er å ta i bruk mer bærekraftig biodrivstoff, som fornybar diesel/HVO. Dette kan brukes direkte inn i eksisterende motorteknologi, og som EURO VI-motorer er godkjent for.

Viktig å sikre god infrastruktur for lading

Vi deler imidlertid utvalgets formaning om at infrastruktur for distribusjon av strøm må være sentralt når NTP 2022-2033 skal utarbeides. I dette at nettkapasiteten må dimensjoneres slik at det ikke oppstår kapasitetsutfordringer når store effektmengder skal leveres over kort tid. Det er imidlertid ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge strømnettet ut ifra hvor mye strøm som trengs på forbrukstoppene. Det er dermed viktig med god utredning av hvordan eventuelle stasjonære batteripakker kan bidra til å ta unna ladetoppene, eller om produksjon av bl.a. hydrogen ved overskudd av strøm kan bidra til å jevne ut strømforbruket ved at hydrogenet brukes når strømetterspørselen er større enn kapasiteten.

Våre medlemmer opplyser at anleggsbidrag per i dag er et betydelig hinder for etablering av ladeinfrastruktur også i områder med godt kundegrunnlag. Årsaken er at hurtiglading og ultrahurtiglading krever svært mye effekt, og vil utløse krav om anleggsbidrag i de områder hvor strømnettet ikke har tilstrekkelig kapasitet. Størrelsen på anleggsbidraget vil kunne være avgjørende for om en ladelokasjon blir realisert eller ikke. Vi er kjent med flere eksempler på at gode prosjekter er “lagt på is” fordi krav til anleggsbidrag gjør prosjektet ulønnsomt. Det er uheldig at lokasjoner der det er etterspørsel etter lading, ikke blir realisert fordi anleggsbidraget ødelegger for økonomien i prosjektet.

Flere segmenter av transportsektoren kommer trolig til å bli elektrifisert, ikke minst personbilparken og varebiler/lettere lastebiler som kjører kortere strekninger. En av de største utfordringene med elektrifiseringen er knyttet til nettariffer. Nettleiekostnaden for ladestasjoner dermed ofte uforholdsmessig høy i forhold til faktisk ladetrafikk (og dermed inntekt). Nettopp på grunn av at lademønsteret er variabelt. Nettariffene ble etablert med hensyn til industrien, men er lite hensiktsmessig når det gjelder etablering av ladestasjoner. Dagens innretning fører til i mange tilfeller at ladestasjoner ikke vurderes som kommersielt lønnsomme, og dermed ikke settes opp. Drivkraft Norge mener at en annen innretning av tariffen må på plass slik at potensialet for flere hurtigladere utløses. Det bør utredes om det er mulig å opprette en egen transporttariff, der innretningen tar hensyn til at strømuttaket fra ladestasjonene varierer kraftig gjennom døgnet, uken og årstidene.

En annen barriere for etablering av ladestasjoner, er at kommuner har treg saksbehandling av søknader om å sette opp ladestasjoner, og at Statens Vegvesen i en del tilfeller bidrar til å forsinke prosessene. Treg saksbehandlingstid kan føre til at mulige investeringsprosjekter ikke realiseres. For å sikre like konkurransevilkår og jevn utrulling av ladestasjoner i hele landet, bør kommunene etablere en ordning der søknader om å etablere ladestasjoner behandles raskt, en slags «fast-track», slik at enkeltkommuner ikke ender opp med dårligere ladetilbud enn det som kunne ha vært tilfellet. Dette er spesielt viktig i den fasen vi er nå, hvor det skal skje en betydelig utrulling av nye ladestasjoner.

Veiprisingens rolle i samhandlende transportsystemer

Drivkraft Norge deler utvalgets vurdering om at dagens bompengesystem er en lite fleksibel og målrettet måte å prise bruk av infrastruktur på. Vi vil i tillegg legge til at dagens veibruksavgifter også er en lite treffsikker måte for å prise kostnadene bilbruken påfører samfunnet gjennom støy, kø, ulykke, lokal forurensing og slitasje på veinettet. Innføring av dynamisk veiprising vil kunne ta hensyn til at samfunnskostnaden ved bruk av bil varierer med hvor, når og hva man kjører. Som utvalget skriver, så vil en pris som reflekterer faktisk bruk av bil gi økt legitimitet hos både myndighetene, beslutningstakere og befolkningen. All trafikk vil da bli omfattet, ikke bare den andelen som i dag kjører gjennom et bompengesnitt og/eller som betaler veibruksavgift. En dynamisk veiprising som omfatter all trafikk vil i tillegg være et bærekraftig avgiftssystem for bruk av bil, i og med at alle kjøretøy skal betale for den marginale eksterne kostnaden de påfører samfunnet ved bruk av bil. Dette betyr at elbiler, som i dag verken betaler bompenger eller veibruksavgift, ikke vil bli fritatt fra å betale for de kostnadene bilbruken påfører samfunnet. Dynamisk veiprising vil imidlertid ta hensyn til at biler med lave lokale utslipp får lavere takster enn biler med høye lokale utslipp. Et slikt system vil i tillegg bidra til mer stabile provenyinntekter fra veitrafikken for staten.

Innføring av dynamisk veiprising gjennom ombordenheter i bilen eller gjennom mobiltelefonen, må sikres slik at det ikke utfordrer personvernet. Dette kan løses gjennom kryptering av informasjonen på enheten i bilen. En slik oppkobling vil som utvalget peker på kunne gi sjåføren økt sanntidsinformasjon om veinettets kapasitet, slik at bilfører kan ta bedre valgt ut ifra hvor det er hensiktsmessig å kjøre. Dette vil samtidig øke samfunnsnytten av eksisterende infrastruktur, da dens kapasitet utnyttes bedre. Dette kan være med på gi bedre informasjon om det er nødvendig med ytterligere investeringer i veinettet eller ikke.

Konklusjon

Drivkraft Norge mener at ekspertutvalgets rapport har for snever vurdering av hvilke drivlinjer og drivstoffer som bør vurderes med hensyn til bærekraftig mobilitet. Elektrifisering av bilparken er et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken, men dens effekt er fremdeles betydelig lavere enn det bruk av biodrivstoff gir. Vi savner at utvalget går dypere inn i hva som er hensiktsmessig definisjon av ulike drivslinjer og drivstoffer for å nå målene om økt reduksjon av klimagassutslipp. Utvalget har istedenfor basert seg på at dagens teknologiskjeve definisjon av nullutslippsteknologi må fortsette, og at tiltak inn mot disse teknologiene må vedvare. Dette vil ha som følge at nye og like klimaeffektive teknologier og drivstoffer ikke blir vurdert ut ifra de kriteriene som batteri- og hydrogendrevne kjøretøy blir. Sentrale prinsipper for virkemiddelbruken må være kostnads- og klimaeffektivitet og teknologinøytralitet, der drivlinjers og drivstoffers livsløpsutslipp hensyntas. Først da vil man kunne treffe bærekraftige investeringer i transportinfrastruktur. Det er svært vanskelig å spå hvilke kjøretøyteknologier og drivstoffer som vil være gjeldende

i framtiden. Da er det uheldig at framtidens virkemiddelbruk skal basere seg på en utdatert definisjon av nullutslippsteknologi. Istedenfor å ha antall el-biler, el-ferjer og el-lastebiler som målsetting, så bør man ha antall tonn CO_2 som faktisk blir redusert som målsetting, uavhengig av navnet på teknologien eller drivstoffet som reduserer utslippene. Da vil man sikre seg at alle alternative løsninger bidrar der de er mest effektiv.

Ellers støtter Drivkraft Norge utvalgets vurderinger rundt dynamisk prising av veibruk. Det vil sikre at alle betaler for den kostnaden man påfører samfunnet ved bruk av et kjøretøy. Dette ved at bompenger og veibruksavgift samles til en felles dynamisk veiprising som omfatter all bruk av det offentlige veinettet. Det vil samtidig gjøre det mulig å differensiere prisingen ut ifra hvor, når og hva man kjører. Datatilsynet har selv uttalt at det er mulig å innføre dynamisk veiprising uten at det skal gå på bekostning av personvernhensynet. Samtidig vil det sikre legitimitet hos befolkningen ved at de betaler for den faktiske kostnaden de påfører samfunnet. Utredninger fra TØI viser at med dagens veibruksavgifter betaler bilister i distriktene for mye mens bilister i byene betaler for lite sammenliknet med de faktiske samfunnskostnadene bilbruken fører til. Det betyr at bilbruk i distriktene subsidierer bilbruken i byene. Dynamisk veiprising blir mer rettferdig, ved at det blir høyere satser for bilbruk i by i rushtrafikken, mens prisen på bilbruk i distriktene blir lavere enn de er i dag.

Med vennlig hilsen
Drivkraft Norge

Inger-Lise M. Nøstvik

Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær