

Miljødirektoratet
Postboks 5672 Torgarden
7485 Trondheim

Vår dato: 30.04.2020
Deres dato: 03.02.2020
Vår referanse: KB
Deres referanse: 2019/4263

Høring Klimakur 2030

NHO Logistikk og Transport representerer transportører og speditører. Våre medlemmer frakter varer på vegne av norsk næringsliv, på vei, sjø, bane og i lufta. Transportsektoren er helt sentral for at Norge skal nå sine utslippsmål. De siste to årene har vi sett en stor endring i vektleggingen av klima i vår næring og i samfunnet generelt. Flere og flere av våre medlemsbedrifter har ambisiøse mål og strategier for hvordan de skal redusere sine utslipp. Flere har også det siste året investert i ny teknologi.

I 2016 leverte vi "Veikart for næringslivets transport" sammen med 12 andre organisasjoner. Veikartet viser hvordan næringslivets transport skulle halvere sine utslipp innen 2030. De fleste av tiltakene vi identifiserte i rapporten finner vi igjen i Klimakur 2030. Det viser at det i det store og det hele er samsvar mellom næringen og myndighetenes syn på hva som må til, selv om det er noe uenighet rundt betydningen av de ulike tiltakene, hvordan de bør prioriteres og ikke minst hvilke virkemidler som trengs for å få dem gjennomført.

Med korona-krisen er konteksten endret. Det vil ta tid før vi er tilbake til aktivitetsnivået vi hadde før krisen, det viktigste nå er å sikre at flest mulig sunne bedrifter overlever krisen. Det er for tidlig å si noe om hva konsekvensene av krisen blir, men vi vil nok være påvirket av den i lang tid fremover. Usikkerhet rundt fremtiden vil kunne påvirke bedriftenes vurderinger av investeringer og risiko. Dette forsterker også behovet for investeringsstøtte, som vi kommer tilbake til.

Generelle betraktninger

Klimakur peker på viktigheten av å komme raskt i gang med utslippskuttene for at vi skal klare å nå målene. NHO LT mener derfor det er nødvendig å øke investeringsstøtten til ny teknologi i transportsektoren. Vi mener arbeidet med å etablere et CO2-fond for næringslivet bør tas opp igjen.

Klimakur består av 60 tiltak, men for transportsektoren er tiltak blandet med mål. Tiltakene som går på elektrifisering (T05-T11) er mål, hentet fra NTP. Det har ikke manglet på ambisiøse mål i klimapolitikken, virkemidler og en konkret plan for hvordan disse målene skal nås har i større grad manglet.

Overføring av gods fra vei til sjø og bane

Lastebilens konkurransekraft har de siste årene styrket seg. Det er gjort store investeringer i veiinfrastruktur, og lastebilen har gått fra å være en miljøverstering til dagens energieffektive Euro VI-motorer som nesten ikke slipper ut NOx i det hele tatt. I tillegg begynner de elektriske drivlinjene å komme, som også vil gjøre lastebilen til et nullutslippskjøretøy.

Klimakur identifiserer noen barrierer for godsoverføring, vi stiller oss bak disse. I tillegg vil vi nevne fleksibilitet. Mens toget er avhengig av et satt ruteleie, kan lastebilen kjøre nesten når som helst, og dermed komme fram til en satt tid. Dersom en veistrekning blir stengt på grunn av en ulykke eller et ras, fins det også som regel muligheter for omkjøring, slik at lastebilen kommer fram. Toget kommer derimot ikke fram dersom det skulle skje noe underveis. Ved et ras eller andre utfordringer med infrastrukturen, må varene kjøres tilbake til opprinnelsesstedet for å kunne lastes om til lastebiler og deretter kjøres ut til kundene.

Situasjonen for gods på jernbane er kritisk. Volumene har sunket de siste årene og økte kostnader som følge av infrastrukturavgifter presser togoperatørene ytterligere. Som Klimakur påpeker er det planlagt store investeringer på jernbanen, disse lar imidlertid vente på seg. Det viktigste for gods på bane er derfor reduserte enhetskostnader. For å få til dette må togoperatørene få muligheten til å kjøre lengre tog. Det er også viktig å jobbe med effektive ruteleier for godstransport i grunnrutemodellene. Det innebærer mer langsiktig planlegging av rutetabeller for godstog, slik at rutetabeller for godstog planlegges samtidig med grunnrutetabellene for persontog. Dersom viljen til å få til godslinjer med høyere hastighet er der, er det mulig å få til.

Statlig leasing av godstog mener vi ikke vil ha en stor effekt. En del av materiellet godsoperatørene bruker leases allerede fra utenlandske selskaper.

Forbedret logistikk og økt effektivisering

Modulvogntog

NHO LT mener tømmervegnettet bør åpnes for modulvogntog, som i forslaget fra Statens vegvesen som er ute på høring nå. To modulvogntog erstatter tre vanlige vogntog. Økt bruk av modulvogntog vil derfor både gi effekt i form av mer effektiv transport og mindre klimagassutslipp. Modulvogntog reduserer transportkostnaden med 20-25 prosent pr tonn og reduserer klimautslippene med 25 prosent. I tillegg viser målinger både i Sverige, Finland og Norge at det fremmer trafikksikkerheten fordi to modulvogntog erstatter tre trailere.

Det vil være behov for investeringer i form av utbedring av eksisterende veier. Dette er ikke nødvendigvis store investeringer, noe som er vist gjennom samarbeidet mellom næringen og Statens vegvesen der man fordeler de 400 mill. kronene fra vegvesenets handlingsprogram. Det kan kreves større investeringer enkelte steder, men disse vil som Klimakur skriver, ofte være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Øke samlast

Klimakur påpeker at reduksjonspotensialet ikke er stort når det gjelder transport og distribusjon av mat. Vi mener heller ikke det er særlig stort potensiale når det gjelder samlastvirksomhet og stykkgodsdistribusjon. Samlasternes forretningside er å fylle bilene på hele rundturen med gods fra mange kunder i en og samme bil. Samlasterne har en fyllingsgrad gjennom året på over 80 prosent. Lav fyllingsgrad vil medføre økonomiske tap.

Mye samlast kjøres i byene, men langt fra all bydistribusjon er samlast. Her mener vi derfor at det er et stort potensial. En analyse utført av NHO Logistikk og Transport på vegne av Oslo kommune i 2012, viste at 40 prosent av varene de mottok var såkalt egentransport. Det vil si vareleverandørenes egne biler som kun kjører ut egne varer med tom retur. Spørsmålet er hvordan man skal få utløst dette potensialet.

Under To1 Nullvekstmålet for personbiltransporten skriver Klimakur: "Flere kommuner oppgir at det er en generell utfordring at vare- og nyttetransporten ikke er omfattet av nullvekstmålet". Siden nullvekstmålet tilsier at transportarbeidet skal reduseres, mener vi ikke at varetransporten uten videre bør inkluderes i dette målet. Levende byer er helt avhengige av tilførsel av varer og tjenester. Det som imidlertid er klart, er at kommunene spiller en avgjørende rolle i å sikre en effektiv og bærekraftig bylogistikk og at vare- og nyttetransport bør være en naturlig del av dette.

En ting er kommunens krav til egne innkjøp. Hvilke krav som stilles i anbud og kontrakter er viktige virkemidler, det samme er mer effektive vareanrop som har som mål å samle leveranser i større miljøer.

Kommunens rolle strekker seg imidlertid lenger enn til egne innkjøp og kontrakter. Økt effektivitet i bydistribusjonen vil gi mindre transportarbeid og mindre klimagassutslipp. Nullvekstmålet og tilhørende byvekstavtaler har bidratt til å samordne ulike aktører for å få gjennomført ulike tiltak. Det er også bygget mye kompetanse internt i kommunene. Dette trenger vi også for vare- og nyttetransporten. Staten bør bidra med insentiver, og kommunene bør kanskje også måles på hvor godt de tilrettelegger for god bylogistikk. For som med nullvekstmålet, sitter kommunen selv på mange av virkemidlene, men det er behov for ytterligere samordning og kompetanseheving.

Et virkemiddel som lavutslippssone/nullutslippssone kan kombineres med mål for hvor effektivt distribusjonen i by utføres. Hvor mange stopp når kjøretøyet innom per time, hvor mange stopp har kjøretøyet på en runde i byen, hva er densiteten på stoppene? Denne type mål som går mer på effektivitet er viktige tillegg til kravene som stilles til miljø og klima i dagens anbud.

Økt drivstoffkostnad

TØI har beregnet effekten av økte drivstoffkostnader på transportarbeidet. En økning på 15 kr/liter gir en reduksjon i transportarbeidet på vei med rundt 15 prosent. Dette overføres i modellen til sjø og bane. Dersom man øker drivstoffprisene drastisk vil det nok ha en innvirkning på andelen gods som fraktes på lastebil, det vil imidlertid være usikkerhet knyttet til modellen. En drastisk økning i drivstoffkostnadene vil dessuten til syvende og siste gå ut over norske

eksportbedrifter. Norsk næringsliv har allerede en avstandsulempe, denne ulempen vil forsterkes dersom kostnaden økes drastisk.

Elektrisitet og hydrogen

Selv om el-varebiler og til og med en del av de elektriske lastebilene som nå begynner å bli tilgjengelige, kan regnes hjem over kjøretøyets avskrivningstid, er investeringskostnaden svært høy. Nåtidsskjevhet, er som det også påpekes i Klimakur, et hinder for en rask innfasing av nullutslippskjøretøy. NHO LT mener det er behov for sterkere insentiver, i form av investeringsstøtte til transportselskaper for å sikre en overgang til nullutslippskjøretøy.

Atferdsbarrierer er også fortsatt sentrale, selv om det flere aktører nå begynner å få kjennskap til drift med elektriske kjøretøy. I arbeidet med CO₂-fondet ble det gjort et godt arbeid med å identifisere disse barrierene. Alle barrierene som ble identifisert i dette arbeidet er fortsatt reelle.

Ettersom flere elektriske kjøretøy tas i bruk i næringstransporten, og spesielt etter hvert som det kommer flere tunge el-kjøretøy, vil det bli utfordringer knyttet til ladekapasitet, nett og netttariffer. Mangelen på offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur er en viktig barriere mot innfasing av elektriske lastebiler. Til forskjell fra en personbil, som i snitt står stille 95 prosent av døgnet, må en lastebil helst være i drift to skift av døgnet bare avbrutt av lovpålagte pauser. På dagtid må lastebilen ha tilgang til hurtiglader med høy effekt i forbindelse med lasting/lossing og på døgnhvileplasser. Effektbehovet på ladelokasjoner vil være en utfordring både for transmisjonsnettet og NVE, det regionale nettet og nettselskapene.

I tillegg kommer arealutfordringen. Det er mangel på både arealer og samordnet innsats med energileverandørene for å lokalisere truckstops for energistasjoner. En tydelig plan for hvor det skal etableres energistasjoner vil gi transportørene mer forutsigbarhet og trygghet når de skal investere i kjøretøy.

Biogass

Vi mener målet om at 10 prosent av nye trekkvogner i 2030 skal gå på biogass er lite ambisiøst. Som Miljødirektoratet skriver i sitt grunnlagsdokument for en handlingsplan for biogass, vil det "selv i et scenario der batterielektriske busser og lastebiler dominerer nysalget i 2030, vil det kunne være relativt store nisjer for bruk av biogass fordi det trolig vil være aktører som foretrekker, og som er villig til å betale ekstra for, muligheten til hurtig fylling og ekstra lang rekkevidde". Flere av våre medlemsbedrifter har biogass som et viktig element i sine strategier for utslippskutt.

De største barrierene mot bruk av biogass er merkostnad både på investering i kjøretøy og drift, samt få fyllestasjoner. De viktigste virkemidlene er tilgang til arealer for fyllestasjoner og en plan for utbygging av infrastruktur, lettelser i bomsystemet, økt produksjon og konkurranse i salg av biogass.

Biodrivstoff

Biodrivstoff har til nå bidratt mest til reduksjonen av næringstransportens klimagassutslipp. Biodrivstoff er også for store deler av næringstransporten, det eneste reelle alternativet til fortsatt bruk av fossilt drivstoff i overskuelig fremtid. Utfordringen er at prisen på biodrivstoff er høyere enn fossilt alternativ.

Klimakur påpeker at det i dag produseres for lite avansert biodrivstoff til å få ned utslippene i sektorer som tungtransport, maritimt og luftfart. Likevel velger Norge å tilgjengelig bærekraftig biodrivstoff til lavinnblanding i bensin og diesel som først og fremst benyttes av personbiler, selv om elektrifisering her er et alternativ i motsetning til f.eks. deler av maritim næring. NHO LT mener derfor at det bør legges fram tiltak som fremmer biodrivstoff til næringstransporten, som avgiftsfritak, CO₂-fond eller reduksjonsplikt¹.

Opptrappingsplanen for bruk av biodrivstoff bør innrettes slik at den både sikrer nødvendig opptrapping i bruken av bærekraftig biodrivstoff i Norge, samtidig som den ivaretar nyttetransportens ønske om tilgang til høyinnblandet biodrivstoff til en konkurransedyktig pris. På denne måten kan klimagassutslippene reduseres vesentlig i transportsektoren.

Skal transportsektoren bidra til å oppfylle regjeringens mål bør innføring av veibruksavgift på biodrivstoff avventes inntil en ny gjennomgang av systemet er gjort.

Vennlig hilsen
NHO Logistikk og Transport

Karoline Bjørklund
Fagsjef næringspolitikk

¹ For mer om reduksjonsplikt viser vi til hørings svar fra Drivkraft Norge