

## **Omstilling til lavutslipp — Veivalg for klimapolitikken mot 2050;**

### **Høringssvar fra Norges Bilbransjeforbund**

Norges Bilbransjeforbund (NBF), bilbransjens landsdekkende interesse- og arbeidsgiverorganisasjon, takker for muligheten til å spille inn til Klima- og miljødepartementets oppfølging av Klimautvalgets NOU og veivalg for klimapolitikken mot 2050. Våre innspill vil i hovedsak dreie seg om veitrafikken.

#### **Her er våre hovedinnspill:**

-NBF mener høy grad av mobilitet er et samfunnsgode for befolkning og næringsliv som må bevares i lavutslippssamfunnet. Veitrafikken er langt fremme i det grønne skiftet allerede og kjøretøyparken vil i all hovedsak ha vært utslippsfri i bruk lenge før vi når 2050.

-NBF mener relevante lærdommer fra overgangen til nullutslipp for personbiler må tas med når nyttekjøretøyene skal bli utslippsfrie i bruk. Samtidig er det forskjeller mellom hensynene til private bilister og næringsaktører. Næringstransporten har korte linjer for utskifting av kjøretøy. Det er mulig å realisere store utslippskutt på relativt kort tid gitt forutsigbar og tilstrekkelig insentivmiks for kjøp og bruk, og tilstrekkelig lade- og fyllinfrastruktur. Regjeringen bør lage en helhetlig tiltakspakke for å fremme det grønne skiftet i næringstransporten.

-NBF støtter hovedprinsippene i UFF-rammeverket. Unødig transport kan begrenses kraftig gjennom bedre regulering, mer effektive transportformer, utvidelser i vogntogvekt/lengde og å unngå tomkjøring. Samtidig gjør de store samfunnsgevinstene ved høy mobilitet og nære utsikter til en veitransport som er utslippsfri i bruk, at innsats bør legges på tiltak som flytter og forbedrer transportløsningene.

-NBF mener at vi på veien mot lavutslippssamfunnet må bruke utslippsreducerende teknologier, inntil nullutslippsalternativer er modne.

-NBF mener Norge bør følge den tydelige oppfordringen fra EU-kommisjonen om å innføre redusert momssats på gjenbruk av brukte bildeler, primært innføre fullt momsfrтак.

-NBF mener det er uheldig at utvalget ikke drøfter hvilke konsekvenser utviklingen av autonome kjøretøy kan gi for mobilitet i samfunnet og for veitrafikkens klimaavtrykk.

#### **Helhetlig, forutsigbar og næringsvennlig**

NBF vil gi tilslutning til utvalgets formål om å ha en helhetlig tilnærming til hvordan Norge skal utvikles og omstilles til å bli et lavutslippssamfunn. Utviklingen av lavutslippssamfunnet må være kostnadseffektiv og sikre et konkurransedyktig næringsliv. Det stiller krav til at næringspolitikken som føres for klimaomstilling må være forutsigbar og utvikles i samarbeid med næringslivet.

2050 er langt frem i tid. Hvilke klimaomstillinger som enkelt kommer til å la seg løse gjennom teknologisk utvikling og hvilke som vil bli mer utfordrende å håndtere, kan vi i dag gjøre antakelser om. Ny kunnskap og nye teknologiske gjennomslag vil i stort tempo kunne endre utfordringsbildet vi står over for i årene som kommer. Dette må klimapolitikken hensynta og utvikles i takt med.

## **Mobilitet som samfunnsgode**

Lavutslippssamfunnet skal være et velferdssamfunn. Med store avstander og spredt bosetting er Norge et land hvor veitrafikken står sterkt, og hvor god infrastruktur er nødvendig både for næringsutvikling og bosetting. Mange av våre viktigste næringer drives hovedsakelig i spredtbygde strøk, og er avhengige av å få fraktet varer til markedene. Store deler av befolkningen bor steder kollektivtrafikk ikke er et alternativ, og trenger bilen både til arbeidsreisen, til familiebesøk og fritidsaktiviteter og som en sikkerhet.

NBF mener det er viktig at norsk geografi, demografi og næringsstruktur må ligge til grunn for planleggingen av omstillingen til lavutslippssamfunnet. Vi støtter at "stivhengighet" vurderes ved planlegging av nye prosjekter og tiltak, men dette må veies mot behovene for spredt bosetting og næringsutvikling i hele landet.

Etter NBFs syn er det i alles interesse at framskrivningene i Nasjonal Transportplan holdes så reelle som mulig, med utgangspunkt i kunnskapen som finnes når planen lages. Utvalgets anbefaling om at Nasjonal Transportplan bør ta utgangspunkt i transportetterspørselen og transportsystemet i et lavutslippssamfunn i 2050 er en risikabel øvelse, med altfor mange usikkerhetsmomenter.

Forslag om lavere fart og begrensning av arealbruk til vei må ikke gå på bekostning av nødvendige behov og hensynet til sikkerhet. NBF støtter at natur, estetikk og områdehensyn vektlegges, og at det brukes så lite areal som mulig til utbygging. Ved utbygging av vei må det likevel ta hensyn til vogntoglengde/vekt. Sikkerhetsaspektene ved redusert hastighet og redusert veibredde må vurderes nøye. Dette gjelder særlig dersom muligheten til å stoppe på veiskulder ved uforutsette hendelser begrenses.

NBF støtter utvalgets forslag om at eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes fremfor utbygging av ny infrastruktur, der det er mulig å sikre forsvarlig kapasitet. Selv de mest trafikkerte veiene har lange perioder med begrenset trafikk og god plass. Gjennom å utnytte kapasiteten i veinettet bedre, kan vi begrense kø og kostnader for både klima og næringsliv.

## **Teknologi, kjøretøy og lade/fylleinfrastruktur**

I 2050 vil kjøretøyparken i all hovedsak være utslippsfri i bruk. Allerede gjøres det et omfattende arbeid for å kutte utslipp fra produksjonen av kjøretøy, og enkeltprodusenter har ambisjoner om å produsere klimanøytrale biler innen 2030.

Erfaringene fra overgangen til nullutslipp for personbiler, hvor Norge er blitt verdensledende gjennom offensiv bruk av et bredt sett virkemidler, viser at det er mulig å ligge i front med teknologiutviklingen selv for et lite land uten egen kjøretøyproduksjon.

Samtidig er det viktig å betone at det norske markedet er for beskjedent til å ha særlig påvirkning på verken teknologiutvikling eller strategiske valg hos de store kjøretøyprodusentene.

NBF mener det er mulig å realisere store utslippskutt fra næringstransporten på relativt kort tid gitt forutsigbar og tilstrekkelig insentivmiks for kjøp og bruk, og tilstrekkelig lade- og fylleinfrastruktur. Norsk næringstransport ligger allerede langt fremme i å ta i bruk ny, mer klimavennlig teknologi. Vi har korte linjer for utskifting av kjøretøy, og et næringsliv med et genuint ønske om å gå foran i det grønne skiftet.

På nyttekjøretøysiden har dessverre virkemiddelbruken for overgangen til nullutslipp vært for fragmentert og tilfeldig. NBF stiller seg bak hovedlinjene i Riksrevisjonens kritikk av ENOVA i

"Dokument 3:5 (2023–2024) ENOVAs bidrag til teknologi- og markedsutvikling av lav- og nullutslippsløsninger."

NBF mener det må legges frem en helhetlig tiltakspakke med virkemidler både for kjøp og bruk, hvor kriterier for både inn- og utfasing av virkemidler må være forutsigbare. Både teknologiutvikling og tilgang til masseprodusert teknologi må være på plass.

Det trengs langsiktige, forutsigbare utbyggingsplaner for lade/fylleinfrastruktur, og politisk forståelse for at tiden fra kjøpekontrakt til levering av kjøretøy er ofte ett til to år. For fortgang i den grønne omstillingen trenger både kjøper og selger trygghet for at kjøretøy vil fungere i bruk når det leveres.

NBF er positive til at Statens Vegvesen og ENOVA jobber sammen med ladestrategi for tunge kjøretøy. Men vi er svært bekymret for tempoet i utbyggingen. NBF mener det bør det gjøres politiske og regulatoriske grep for å sikre tempo i utbyggingen av lade- og fylleinfrastrukturen som er nødvendig for det grønne skiftet på veiene. Lade- og fylleinfrastruktur bør defineres som samfunnskritisk, og prioriteres i tilgang til nett-kapasitet. Muligheter for å samordne søknader for areal, utbygging og nettilknytning bør vurderes.

Sammen med utbygging av lade-/fylleinfrastruktur må det også avsettes areal til, og legges til rette for, flere plasser hvor tungbilsjåførere kan ta nødvendig rast/hvile.

I virkemiddelutformingen må det hensyntas at næringstransporten er en næring med tøff konkurranse over landegrensene, og knappe marginer. Endrede handlemønstre og økende netthandel med transport over lange avstander og kostnadspress fra forbrukersiden stiller tøffe krav til sine segmenter i næringstransporten.

Det er all grunn til å problematisere bruken av begrep som "gratis frakt" i markedsføringen og bevisstheten rundt kostnadene ved transport må øke. Næringsstrukturen er videre preget av svært mange små- og mellomstore aktører med begrensede muligheter til å gjøre usikre anskaffelser. Det må skapes en allmenn oppfatning i samfunnet om at frakt koster, dette også for å øke bevisstheten om kostnader ved anskaffelser.

NBF støtter Klimautvalget i at utviklingen av transportsystemet reduserer samlet energibruk på transport. Vi er enige i at det bør satses på direkte elektrifisering så langt som mulig, men ser på hydrogen og biodrivstoff som viktige supplement også for veitrafikken.

NBF mener vi best løser fremtidens transportbehov gjennom en helhetlig tilnærming til avgiftsnivå som gjør at alle nullutslippsteknologier tas i bruk, der de er mest effektive. Vi må også akseptere bruk av utslippsreducerende teknologier i en overgangsfase, til nullutslippsalternativene dekker nødvendige behov.

### **Færre kjøretøy og lavere utslipp med økte vekter**

Unødig transport kan begrenses kraftig gjennom mer effektive transportformer, som utvidelser i vognogvekt/lengde og å unngå tomkjøring.

Transportøkonomisk Institutt rapport 1950/2023: Samfunnsøkonomisk analyse av økt totalvekt for lastebiler slår fast at økte vekter både reduserer CO<sub>2</sub>-utslippet fra transport, i tillegg til å være både være bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Særlig i en overgangsfase vil det etter NBFs skjønn være et svært viktig tiltak å utnytte kapasiteten bedre på tungtransport med fossil drivlinje.

### **Incentiver for brukte deler**

NBF støtter at Klimautvalget mener transportpolitikken må ses på som en del av utviklingen til en sirkulær økonomi og behovene for transport av varer og materialer for ombruk, gjenbruk og gjenvinning.

For bransjens del mener NBF det må legges bedre til rette for bruk av brukte deler ved reparasjon av biler. Pt. er det svært uklart om Miljødirektoratet på eget initiativ har tenkt å følge opp EU-kommisjonens tydelige oppfordring (Artikkel 33 i endret kjøretøyregelverk fra EU) til å ta i bruk økonomiske incentiver for å øke gjenbruk av brukte bildeler. I EU er potensialet ved bl.a. ombruk av brukte bildeler anslått til å redusere klimagassutslipp med 12.3 millioner tonn CO2 innen 2035.

Norge er verdensledende på overgangen til nye nullutslippsbiler. For å ytterligere redusere bilbrukens ulemper for klima og miljø bør det legges til rette for økt gjenbruk av brukte bildeler. NBF mener derfor regjeringen bør følge opp den tydelige oppfordringen fra EU-kommisjonen om å innføre incentiver gjennom en redusert moms-sats på gjenbruk av brukte bildeler. Primært mener vi omsetting av brukte bildeler bør ha fullt moms-fritak, på lik linje med hva som gjelder ved salg av brukte biler.

### **Utviklingen av autonome kjøretøy**

NBF mener det er uheldig at utvalget ikke drøfter hvilke konsekvenser utviklingen av autonome kjøretøy kan gi for mobilitet i samfunnet og for veitrafikkens klimaavtrykk.

Foreløpig er de fleste autonome kjøretøy i bruk på lukkede områder, som på industrianlegg, flyplasser, havner og byggeplasser. I et 2050-perspektiv – og langt før det - er det sannsynlig at autonome kjøretøy vil være en integrert del av trafikkbildet vårt, med de krav det stiller til utvikling av både teknologi og lovverk. NBF mener en aktiv politikk for selvkjørende kjøretøy bør utvikles snarest. Selvkjøring stiller endrede krav til infrastruktur, og nødvendiggjør et betydelig regulatorisk og juridisk nybrottsarbeid. Her er det viktig at politikken ikke kommer på etterskudd.

For veitrafikkens fremtidige klimaavtrykk vil utviklingen innen selvkjøring kunne ha store konsekvenser. Selvkjøring har rom i seg både til å kunne føre til en høy grad av delt mobilitet hvor få eier egne kjøretøy, men bestiller ved behov – og til en økende privatbilisme der hver enkelt av oss reiser individuelt, og bruker transporttiden til arbeid i eget selvkjørende kontor.