



# Innst. S. nr. 286

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:71 (2008–2009)

**Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av vårsesjonen 2009 fremme forslag til tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport. Ett av tiltakene bør være at fra 2011 skal alle nye busser i det offentlige kollektivnettet kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff. Det bør også fremmes krav om å kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for nye ferger, rutebåter og dieseldrevne tog. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner."

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ann-Kristin Engstad, Asmund Kristoffersen, Marianne Marthinsen, Tore Nordtun, Torny Pedersen og Terje Aasland, fra Fremskrittspartiet, Torbjørn Andersen, Tord Lien og Ketil Solvik-Olsen, fra Høyre, Peter Skovholt Gitmark og Ivar Kristiansen, fra Sosialistisk Venstreparti, Inga Marte Thorkildsen, og fra Senter-

partiet, Erling Sande, viser til Representantforslag nr. 71 (2008–2009) fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hostad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, deler forslagsstillernes mål om å utvikle en kollektivtrafikk med lavere klimautslipp. Dette flertallet viser til brev fra Samferdselsdepartementet datert 11. mai 2009, og som er vedlagt. Samferdselsdepartementet skriver i brevet – med henvisning til Transportøkonomisk institutt og Statistisk sentralbyrå – at utslippene fra rutegående busser beregnes til henholdsvis ca. 250 000 og 318 000 tonn CO<sub>2</sub> årlig. Til sammenligning var utslippene fra veitrafikken 10,3 millioner tonn CO<sub>2</sub> i 2008.

Dette flertallet mener det vil være klimapolitisk uheldig dersom det ensidig stilles krav til offentlig kollektivtrafikk. Det viktigste tiltaket for å kutte klimagassutslipp fra veitrafikk er å få langt flere til å reise med buss og bane. Tiltak som bidrar til å svekke kollektivtilbudet og redusere andelen kollektivreiser vil derimot virke negativt for å få ned klimagassutslippene. Dersom det settes krav som ikke er mulig å nå, eller som vil påføre kollektivtrafikken betydelig økte kostnader, og dermed redusere tilbudet, så vil dette også svekke klimapolitikken.

Dette flertallet anser derfor at et generelt krav om at nye kjøretøyer i kollektivtrafikken skal være utslippsfrie fra 2011 ikke vil fungere etter hensikten. På kort sikt vil dette i hovedsak kreve storstilt bruk av biodrivstoff. Det er usikkert om det vil være tilstrekkelige mengder tilgjengelig biodrivstoff som tilfredsstillende bærekraftskriteriene. Det er også nød-

vendig med en overordnet vurdering av hvor de begrensede mengdene tilgjengelig biodrivstoff skal prioriteres brukt. Forslaget vil videre påføre kollektivtrafikken store økte kostnader uten at det legges opp til en tilsvarende finansiell bistand. De negative bivirkningene vil langt overstige de positive effektene for klimaet.

Samtidig mener dette flertallet det er riktig at offentlige myndigheter skal lede an i utviklingen av en mest mulig klimavennlig transport til lands og sjøs.

Dette flertallet mener det må være et mål å redusere disse utslippene gjennom bruk av ulike virkemidler. I denne sammenheng viser dette flertallet til at det legges opp til krav blant annet om at biodrivstoff skal utgjøre 5 prosent av omsatt drivstoff fra midten av 2010. Dette flertallet mener det vil være riktig gradvis å øke ambisjonene med høyere mål og krav i forbindelse med offentlige anskaffelser av kjøretøyer og fornyelser og anbud i kollektivtrafikken. Dette kan dreie seg om elektrifisering og forsøk og innfasing av biodrivstoff, biogass og naturgass eller hydrogen. Dette flertallet vil trekke fram gode forslag fra LO og Fagforbundet som foreslår en økt satsing på biogass for bussflåter i byene. Dette flertallet viser til at Transnova kan bidra med statlig medfinansiering til denne typen prosjekter.

Utslippene fra ferjer og hurtigbåter er betydelige. Miljøorganisasjonen Zero har beregnet klimagassutslippene fra statlige og fylkeskommunale ferjer til om lag 450 000 tonn CO<sub>2</sub> i året. I tillegg bidrar hurtigbåter med betydelige utslipp. Dette flertallet viser til at det er tatt i bruk nye gassferjer, og at dette har skjedd i forbindelse med anbud og gjennom ordningen med forsknings- og utviklingskontrakter.

Dette flertallet vil vise til at det er varslet forsøk med biodrivstoff i ferjetrafikken, og støtter en slik satsing. Dette flertallet viser til at staten innenfor riksferjesektoren i anbudskonkurranser har åpnet for å velge tilbud som ligger inntil 5 prosent over laveste godkjente tilbud, dersom tilbudet omfatter mer miljøvennlige ferjer, ferjer drevet med naturgass eller lignende. Vegdirektoratet er nå i ferd med å vurdere om dette kriteriet bør endres, eller om en bør benytte andre virkemidler for å oppnå mer miljøvennlige ferjer.

Dette flertallet støtter økt innfasing av mer miljøvennlig drivstoff i ferjeflåten, og at utvikling av mer klimavennlige hurtigbåter får økt oppmerksomhet.

Jernbanesektoren er i hovedsak elektrifisert. Dette flertallet viser til at Regjeringen i stortingsmeldingen om NTP har satt av penger til å starte opp elektrifisering av Trønderbanen og eventuelt Meråkerbanen. Dette flertallet mener det bør

arbeides videre med å redusere klimagassutslipp fra dieseltog.

NSB har gjennom et eget energisamarbeid med Enova redusert kraftforbruket med 62,3 GWh fra 2005 til 2008. Dette flertallet mener dette er et godt eksempel på at ressursbruken kan effektiviseres, også for den elektrisk drevne jernbanen.

Komiteen viser til EUs klimapolitikk, som også vil omfatte Norge, der vi etter alt å dømme vil bli pålagt betydelige utslippskutt innen sektorer utenfor EUs kvotehandelssystem. Av disse sektorene er transportsektoren den klart største hva gjelder utslipp av klimagasser. Dette innebærer at en stor del av våre nasjonale klimatiltak vil måtte settes inn innen denne sektoren.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at klimagassutslippene fra veitrafikken øker. Fra 1995 til 2004 slapp norske personbiler ut 10 prosent mindre CO<sub>2</sub> pr. kjørte kilometer. Likevel økte de samlede CO<sub>2</sub>-utslippene fra personbiltrafikken med 12 prosent i samme periode. Dette illustrerer at det derfor ikke er nok at kjøretøy blir mer drivstoffgjerrige dersom vi skal nå målene for utslippsreduksjon. De må også bruke fornybare eller utslippsfrie drivstoff.

Flertallet peker på at konvensjonelle bensinkjøretøy pr. i dag utelukkende kan gå på fossil bensin, og låser dermed eieren av bilen til store utslipp av fossil CO<sub>2</sub>. Teknologi muliggjør klimavennlige drivstoff i kombinasjon med bensin. På denne måten introduseres nye drivstoff, som biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet, samtidig som det kan fylles bensin på tanken dersom det utslippsfrie drivstoffet ikke er tilgjengelig. Samtidig må det stimuleres til utbygging av infrastruktur for klimavennlig drivstoff.

Flertallet viser til at transportsektoren står for om lag 1/3 av Norges klimagassutslipp. Flertallet peker på at dersom vi skal nå målsettingene i klimaforliket om en reduksjon i de nasjonale klimagassutslippene med 15–17 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, når skog er inkludert, og innen 2020 i forhold til Regjeringens referansebane, er det nødvendig med betydelige tiltak innen denne sektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet ikke var ønsket med i forhandlingene om et klimaforlik. Disse medlemmer mener således det er opp til de øvrige partier å krangle om gjennomføringen av forliket, og avstår fra å ha en mening i denne saken.

Disse medlemmer mener en elektrifisering av bilparken er blant de aller viktigste virkemiddel for å kutte uønskede utslipp fra transportsektoren, og

må sees i sammenheng med eventuelle tiltak på kollektivsiden når formålet er å kutte CO<sub>2</sub>-utslipp.

Komiteens medlemmer fra Høyre, fra Kristelig Folkeparti Line Henriette Holten Hjemdal og fra Venstre, lederen Gunnar Kvasheim, peker på at det finnes klimanøytrale alternativ både for biler og busser. Forslaget i Dokument nr. 8:71 (2008–2009) tar kun for seg busser, ettersom de er flåtekjøretøy som trenger mindre infrastrukturtiltak for å operere, og de er i stor grad knyttet til det offentlige kollektivnettet.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn forslaget i Dokument nr. 8:71 (2008–2009).

#### **FORSLAG FRA MINDRETALL**

##### **Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

Stortinget ber Regjeringen i løpet av vårsesjonen 2009 fremme forslag til tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport. Ett av tiltakene

bør være at fra 2011 skal alle nye busser i det offentlige kollektivnettet kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff. Det bør også fremmes krav om å kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for nye ferger, rutebåter og dieseldrevne tog. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner.

#### **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:71 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 2. juni 2009

**Gunnar Kvasheim**  
leder

**Inga Marte Thorkildsen**  
ordfører

## Vedlegg

### Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, som er videresendt til energi- og miljøkomiteen som rette adressat, datert 11. mai 2009

#### Representantforslag nr. 71 (2008-2009) – Forslag fra stortingsrepr. Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hostad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport

Jeg viser til brev av 31. mars 2009 til miljøvernministeren vedlagt følgende forslag;

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av vårsesjonen 2009 fremme forslag til tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport. Ett av tiltakene bør være at fra 2011 skal alle nye busser i det offentlige kollektivnettet kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff. Det bør også fremmes krav om å kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for nye ferger, rutebåter og dieseldrevne tog. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner."

Forslaget er oversendt Samferdselsdepartementet, som ansvarlig sektordepartement.

#### Samferdselsdepartementets vurdering

Som begrunnelse for forslaget opplyses det at bussene slapp ut 649 100 tonn CO<sub>2</sub> i 2006. I følge TØIs publikasjon Transportytelser i Norge 1946-2006, kjørte rutegående busser 340 mill. kjøretøykm i 2006. I SSBs publikasjon Energibruk og utslipp til luft (2008/49) fra innenlands transport er det beregnet at utslippene fra bussparken i gjennomsnitt er på 0,746 kg CO<sub>2</sub> pr km. Dette gir utslipp fra rutegående busser på ca 250 000 tonn. SSB beregner utslippene med utgangspunkt i kollektivtransportstatistikken og oppgir utslippene fra rutebilsektoren til 318 000 tonn. Begge beregningsmåtene gir altså vesentlig lavere utslipp enn det som opplyses i representantforslaget.

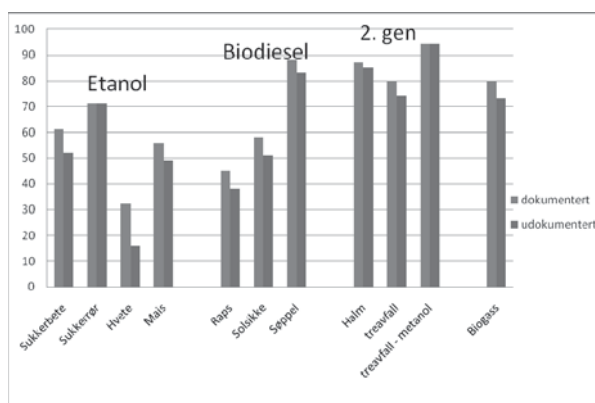
Samferdselsdepartementet deler likevel representantenes mål om reduserte klimagassutslipp fra offentlig transport. Departementet mener derimot ikke at krav om bruk av utslippsfritt eller utslippsnøytralt drivstoff er et velegnet virkemiddel. Det er særlig to årsaker til dette.

For det første er det kommersielle tilbudet av transportmidler drevet av elektrisitet eller hydrogen svært begrenset for de formålene som oppgis, ferger, rutebåter osv. Det er liten grunn til å forvente store endringer innen 2011. Forslaget over må derfor i all hovedsak følges opp ved bruk av biodrivstoff.

Biodrivstoff blir ofte omtalt som klimanøytralt. Men, som det også opplyses av representantene, har ulike typer biodrivstoff svært ulik klimaeffekt. I EUs

fornybardirektiv varierer beregnet klimaeffekt ved bruk av biodrivstoff fra 16 pst til over 90 pst. Biodrivstoff basert på avfall gir best klimaeffekt, mens hvetebasert biodrivstoff gir dårligst, jf figuren under.

Figur: Klimaeffekt av ulike biodrivstoff (Kilde: EUs fornybardirektiv)



Framstilling av biodrivstoff kan også ha negative følger for biologisk mangfold og konkurrere med matvareproduksjon om arealene, og gi høyere matvarepriser. EUs fornybardirektiv inneholder bærekraftskriterier for biodrivstoff. Miljøverndepartementet tar sikte på å innføre bærekraftskriterier for biodrivstoff fra 2010, og samarbeider også med drivstoffbransjen om muligheter for å etablere en frivillig ordning før det. Slike ordninger og bærekraftskriterier skal ivareta miljøhensynene ved økt bruk av biodrivstoff i Norge.

Biodrivstoff er ingen ubegrenset ressurs, og regjeringen har nettopp fastsatt forskrift om at minst 2,5 pst av omsatt drivstoff skal være biodrivstoff i 2009. Fra midten av 2010 legges det opp til at kravet økes til 5 pst, men etter en nærmere vurdering. Sammenliknet med krav om bruk av biodrivstoff for noen utvalgte transportmidler, gir innblanding i ordinært drivstoff et betydelig volum omsatt biodrivstoff og tilsvarende utslippseffekt. Det kan dessuten gjennomføres langt raskere og er rimeligere, siden man unngår å måtte bygge opp en ny infrastruktur for rent biodrivstoff. Når innblandingspotensialet i drivstoff til vegtrafikk er brukt opp, vil derfor regjeringen vurdere krav om innblanding i anleggsgas, fyringsolje, bunkers osv, framfor å stille særkrav til offentlige transportmidler. Både tog og skip vil da bruke innblandet biodiesel.

For det andre mener Samferdselsdepartementet at staten generelt bør være tilbakeholden med å stille kostnadskrevenne krav til kollektivtransporten. Kollektivtransport konkurrerer med personbil, og Samferdselsdepartementet er opptatt av å sikre kollektive transportmidler gode konkurransevilkår. Nye krav om bruk av såkalte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff kan medføre betydelige merkostnader for både busser, ferger, rutebåter, tog og drosjer, enten fordi utvalget av transportmidler er svært begrenset (for eksempel el- eller hydrogendrevne skip), fordi drivstoffet er kostbart eller begge deler. For eksempel er biodiesel vesentlig dyrere enn ordinær diesel på verdensmarkedet. Vista analyse mener merkostnadene ved bruk av biodrivstoff er betydelig høyere enn 1000 pr tonn CO<sub>2</sub> (jf rapporten Klima og transport, Vista analyse, 2008). Alle kostnadsøkninger innen kollektivtransporten må dekkes av økte tilskudd, økte priser eller redusert tilbud. Et krav om bruk av utslippsfrie eller utslippsnøytralt drivstoff for nye transportmidler kan også komme til å påvirke utskiftingstakten negativt, ved at nyinnkjøp utsettes. Miljøeffekten av et eventuelt krav må derfor vurderes svært nøye, og det må være overveiende sannsynlig at de ressursene som må settes inn for å imøtekomme kravet ikke heller burde brukes på andre måter innen kollektivtransporten, - for eksempel til å bedre tilbudet slik at flere velger kollektivtransport framfor egen bil. Det kan være store forskjeller mellom geografiske områder med hensyn til hva som er best anvendelse av en gitt ressursøkning – mer miljøvennlige busser, hurtigbåter og drosjer eller flere avganger, lavere takster el. l. I tråd med den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene, mener Samferdselsdepartementet denne vurderingen best gjøres av fylkeskommunale myndigheter. Fra og med 2010 vil fylkeskommunen også ha ansvaret for en vesentlig del av fergene, og bør stå fritt til å prioritere miljøkrav opp mot f eks et bedre fergetilbud.

Når det gjelder jernbanen vil elektrifisering av de deler av det norske jernbanenettet hvor man i dag benytter dieseltog, være i tråd med forslaget. Elektrifisering er interessant, men må nødvendigvis vurderes i en helhet opp mot andre infrastrukturtiltak. For eksempel er en del av strekningene som ikke er elektrifisert relativt marginale i forhold til transportert volum. I denne sammenheng kan for eksempel investeringer for økt kapasitet på allerede elektrifiserte linjer gi et større miljøbidrag.

Regjeringen har i stortingsmeldingen om NTP 2010-2019 imidlertid åpnet opp for å gjøre en vurdering, i utgangspunktet knyttet til Trønderbanen, men Meråkerbanen bør og ses på i denne sammenheng, om hvordan en helhetlig oppgradering av banen best kan gjøres innenfor de aktuelle finansielle rammene. I den sammenheng vil elektrifisering bli vurdert.

Videre kan det nevnes at NSB i samarbeid med Jernbaneanverket og kompetanse fra NTNU, for om lag to år siden gjennomførte et prosjekt for å, om mulig, benytte biodrivstoff på sine dieseltog. NSB hadde et ønske om å få til dette, men ulempene viste seg samlet sett å være for store. For det første viste det seg at biodrivstoffet hadde en tendens til å spise opp ledninger i motoren. For det andre har biodrivstoff svakhet i kulde, noe som er spesielt relevant siden flere av strekningene som ikke er elektrifiserte, som Rørosbanen og Nordlandsbanen, er temperaturmessig utfordrende. For det tredje er NSBs logistikk innrettet slik at diesellagrene blir fylt opp en gang i året. Dagens biodrivstoff er mindre lagringssterke enn fossil diesel, og NSB måtte endret sine lagrings og- logistikk-rutiner, noe som ikke ble vurdert som hensiktsmessig.

Innenfor riksferjesektoren har staten i sine anbudskonkurranser vanligvis åpnet for at man kan velge tilbud som er inntil fem prosent over laveste godkjente tilbud, dersom tilbudet omfatter mer miljøvennlige ferjer som for eksempel DNV Clean Class, ferjer drevet med naturgass eller lignende. Vegdirektoratet er nå i ferd med å vurdere om dette kriteriet bør endres, eller om en bør benytte andre virkemidler for å oppnå mer miljøvennlige ferjer. Vegdirektoratet er også i ferd med å vurdere de tekniske, økonomiske og juridiske mulighetene for et eventuelt prøveprosjekt med biodrivstoff i ferjesektoren.

Samferdselsdepartementet har nylig fremmet St. meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 som ligger til behandling i Stortinget. Stortinget har også behandlet stortingsmeldingen om norsk klimapolitikk. I disse meldingene blir ulike tiltak for å redusere klimagassutslippene veid mot hverandre slik at det oppnås størst mulig klimaeffekt i forhold til den innsatsen som settes inn.

Regjeringen har bedt Statens forurensningstilsyn lede faggruppen Klimakur 2020. Klimakur skal utarbeide det nødvendige faglige grunnlaget for den vurdering av klimapolitikken og behov for endrede virkemidler som skal legges fram for Stortinget i 2010. I gruppa jobber sentrale etater som Vegdirektoratet, Oljedirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statistisk sentralbyrå. Klimakur skal vurdere i hvilken grad eksisterende virkemidler bidrar til å nå Norges mål for nasjonale utslippskutt og vurdere behovet for nye eller endrede virkemidler. Krav til utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff i busser i offentlige kollektivnett, ferger, rutebåter og dieseltog er blant de mange virkemidlene som SFT-gruppa nå vurderer. Gruppa vil legge fram sin rapport i november. Rapporten vil danne et viktig grunnlag for vurderingen av klimapolitikken, som skal legges fram for Stortinget i 2010.





