



Vegtrafikken og klima

Vegtrafikken og klima

FNs klimapanel og et samlet forskningsmiljø konkluderer med at menneskeskapt klimautslipp er den viktigste årsaken til global oppvarming. Det er derfor bred politisk enighet om at alle former for CO₂-utslipp må reduseres kraftig.

2030-målene

Norges klimautslipp skal kuttes med 55 prosent innen 2030, målt mot 1990. Veitrafikken er en av de sektorene som må bidra til reduserte utslipp. Stortinget har vedtatt følgende målsettinger for nye kjøretøy.

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025.
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025.
- Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75% av nye langdistansebusser og 50% av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy.
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være nullutslipp.

Sterke interessegrupper, blant annet store deler av miljøbevegelsen, mener myndighetene bør gjøre mer for å begrense veitrafikken, både gjennom høyere avgifter og kjørebegrensning.

Veitrafikken står i dag for 8,7 tonn CO₂ av Norges samlede utslipp på 48,9 millioner. Fra 2015 til 2021 er utslippene fra veitrafikken redusert med 15,7 prosent, men de må ned fra 8,7 millioner tonn CO₂ i dag til 3,5+ millioner tonn CO₂ i 2030 for å oppnå 55% reduksjon.

Avinor, Bane Nor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Statens vegvesen og Nye Veiers framskrivninger i underlaget til ny Nasjonal Transportplan 2025 – 36, viser at veitrafikken vil slippe ut over 5 millioner tonn CO₂ i 2030 uten ytterligere tiltak enn de eksisterende tiltakene.

Blant tiltakene som er vurdert, er en drivstoffpris på opptil 50 kroner literen og kutt i billettprisene på kollektivtrafikk med 25 prosent. Økt bruk av biodrivstoff, der mer enn 40% bio blandes inn, må til for å komme i mål. Dette vil føre til at Norges allerede store innhogg i det internasjonale biodrivstoffmarkedet for avansert biodiesel, beregnes økt fra seks til 16%.

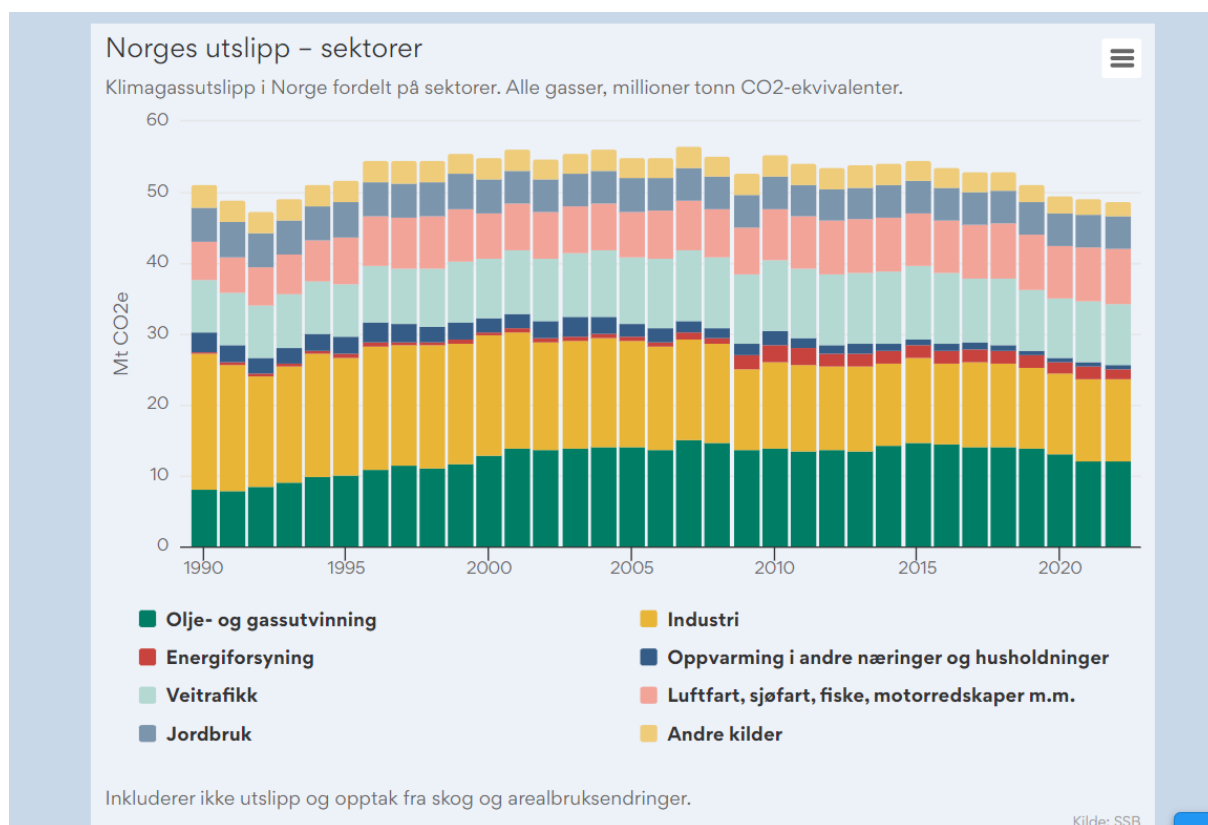
Rapporten er levert til Regjeringen som en del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Men det er store forskjeller mellom segmentene. Mens utslippene fra personbil antas å falle med cirka 75% fra 1990 til 2030, øker utslippene fra gods- og varetransporten fordi transportvolumene øker betydelig.

Rapporten sier at klimamålene kun kan nås dersom overgangen til utslippsfrie drivlinjer i alle segmenter forseres betydelig og bruken av biodrivstoff øker kraftig. Det anses ikke mulig å oppnå 55% reduksjon gjennom å redusere transportvolum med økt prising av drivstoff eller tilsvarende prisvirkemidler uten at vi samtidig gjennomfører en offensiv elektrifisering og/eller innblanding av biodrivstoff.

Utviklingen de seneste årene

Selv om antallet motorkjøretøyer stadig øker¹, har de samlede utslippene ligget så å si flatt siden 2007, og de siste få årene minsket noe fra toppnivået.

¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/01960/>



Kilde: [Norges utslipp | Klimagassutslipp siden 1990. \(energiogklima.no\)](https://energiogklima.no)
 Utslipp i mill. tonn CO₂-ekvivalenter.

Myndighetene har de senere årene iverksatt flere tiltak for å redusere utslippene fra bil. De viktigste har vært:

- Avgiftsfritak og andre fordeler for elbiler, samt avgiftsfordeler for ladbare hybridbiler
- Økning av CO₂-komponenten i engangsavgiften for nye biler
- Økt CO₂-avgift på drivstoff
- Innblanding av biodrivstoff i bensin og diesel

Norge er nå det landet i verden hvor det selges desidert flest nullutslippsbiler målt i andel av bilparken. For noen år siden var bildet motsatt; da hadde nye biler solgt i Norge Europas høyeste utslipp av klimagasser.

Etter at CO₂-komponenten kom inn i engangsavgiften fra 2007, begynte nordmenn å kjøpe biler med samme gjennomsnittlige CO₂-utslipp som i EU. Utslipet har falt år for år hele tiden og er nå svært mye lavere i Norge enn EU. Det skyldes avgifts- og bruksmessige fordeler for, og dermed sterkt salg av, elbiler i Norge.

² <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn>

Hva mener BIL?

BIL vil supplere transportvirksomhetenes arbeid med å legge frem scenarioer for hvordan utslippskutt fra veitrafikken kan oppnås gjennom å eskalere overgangen til nullutslipp i kjøretøyparken frem mot 2030. Hver for seg kan disse tiltakene være krevende, men brukt i kombinasjon vil det være mulig å gjøre store kutt med ambisiøse, men håndterbare insentiver.

Både for næringsdrivende og for familier er økonomisk bærekraft en forutsetning for å gjøre grønne valg. Nøkkelen til at Norge har oppnådd å bli verdensledende på elektrifisering av personbilparken ligger nettopp i at det ble ført en forutsigbar politikk over tid som belønnet klimavennlige bilvalg. BIL mener denne lærdommen må være med videre i det grønne skiftet på veiene.

For de lette varebilene vil 2025-målet om et utslippsfritt nybilsalg ikke bli nådd. For de tyngre varebilene gjelder målsettingen for 2030. Felles for varebilsegmentene er at produkttilfanget har vært vesentlig svakere enn for personbil, og kjøpsinsentivene i form av ENOVA-støtte utgjør lite. I årene som kommer vil elektriske varebiler med firehjulstrekk, lang rekkevidde og tung hengervekt komme på markedet.

BIL vurderer at det fortsatt vil være behov for å styrke kjøpsinsentivene for å få forgang i overgangen til elektriske varebiler. Til dels betydelige bruksulemper i form av at arbeidstid ofte går tapt til ladetid må tas høyde for når man tilrettelegger for elektrifisering av varetransporten. Etter vårt skjønn bør ENOVA-støtten endres fra å være en kompensasjon for en andel av merkostnaden ved å kjøpe en elektrisk bil, til en kontantstøtte.

For tungtransporten har nullutslippsteknologi en betydelig merkostnad i innkjøp. Som for varetransporten må det gjøres betydelige forbedringer på kjøpsinsentivene. Det er viktig å ta i bruk både batterielektrisk, biogass og hydrogen. BIL støtter Norsk Hydrogenforums krav om støtte på 80% av merkostnad for å sette de første 500 hydrogenlastebilene på veien.

For personbilene er utbygging av ladeinfrastruktur kommet dit at den i all hovedsak kan skjøttes etter markedsmessige prinsipper. Det er et gode, og legger til rette for sunn konkurranse mellom ulike aktører. For tungtransporten er situasjonen en helt annen.

I regjeringens Nasjonale Ladestrategi som ble lagt frem i desember 2022 anslås behovet for antallet hurtigladere til tungtransport til 1500-2500 før 2030.

Utbygging av en fullskala lade- og fyllinfrastruktur over hele landet som muliggjør utslippsfri kjøring for alle kjøretøygrupper haster. Det er betydelige utfordringer knyttet til utvikling av ladeinfrastruktur for tungtransport på grunn av store behov for både arealer og krafttilgang. Utbyggingen vil bli svært kostbar, og det vil ta tid før den svarer seg markedsmessig.

BIL forventer at myndighetene tar ansvar for å etablere hurtigspor både for å sikre tilstrekkelig kraft til hurtigladeinfrastruktur for tungtransporten, og for å sikre rask tilgang til arealer. Utbygging og etablering må skje i nært samarbeid med næringsaktørenes behov.

Også et nett av fyllestasjoner for hydrogen må etableres, fortrinnsvis samlokalisert med hurtigladeinfrastruktur for batterielektriske lastebiler. Samtidig trengs rammevilkår som legger til rette for en betydelig økning i produksjon av - og tilgang til - biodrivstoff til bruk i transportnæringen.

Fremover vil ikke bilbransjen bare måles på nullutslipp i bruk. Bransjen må fremme bærekraft gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til reparasjon, og gjennom gjenbruk og resirkulering.

Flere bilprodusenter har allerede varslet at de jobber mot klimanøytralitet eller nullutslipp i produksjonen i 2030.

Spørsmål rundt brukte deler ved reparasjoner og bærekraft gjennom vedlikehold og skrottingsalder vil utfordre bransjen. Bransjen må fremme bærekraft gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til reparasjon, og gjennom gjenbruk og resirkulering.

Gjennom heleide Autoretur AS, Norges eneste offentlig godkjente returordning for kjøretøy forvalter norske bilimportører produsentansvaret. Autoretur har svært gode tall å vise til med en total gjenvinningsgrad på 97,8 (2021). Bilbransjen tenker bærekraft og tar sitt ansvar fra vugge til grav.

Ler mer/aktuelle lenker:

Nasjonal Transportplan 2025-2036 Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/felles-svar-prioppdrag-310323/klima.pdf>

Miljødirektoratet: Klimatiltak i Norge mot 2030:

<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2023/juni-2023/klimatiltak-i-norge-mot-2030/>

Zero-rapporten 2023; Usannsynlig, men mulig:

<https://zero.no/wp-content/uploads/2023/06/Zerorapporten-2023.pdf>