



KLIMAUTSLIPP

- Utslipp fra transport har nådd toppen

JOHN HULTGREN
SVEINUNG BERG BENTZRØD

Stikk i strid med hva beregninger hittil har vist, vil utslipp fra veitrafikk og annen norsk transport synke i tiårene som kommer.

Norske beregninger tar ikke hensyn til teknologisk fremgang og krav til transportsektoren, hevder dansk energibyrå.

Her er tallene som nå slaktes av det uavhengige danske byrået Ea Energianalyse: I 2030 vil norsk landtransport slippe ut 13,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, mot 10,3 millioner tonn i 2007. Talle-

ne er hentet fra fjorårets «Klimakur 2020»-rapport, beregninger av utslipp utført av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Finansdepartementet og Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif).

–Jeg stiller meg litt undrende til at «Klimakur 2020» har utelatt at biler og andre kjøretøy vil slippe ut mindre klimagass per kilome-

ter de kjører, og krav til transport som allerede er vedtatt i Norge og EU, sier Inger Lise M. Nøstvik, generalsekretær i Norsk Petroleumsinstitutt (NP).

NP representerer selskap som produserer og selger oljeprodukter, gass, strøm og bioenergi i Norge, som Statoil, Shell og Esso.

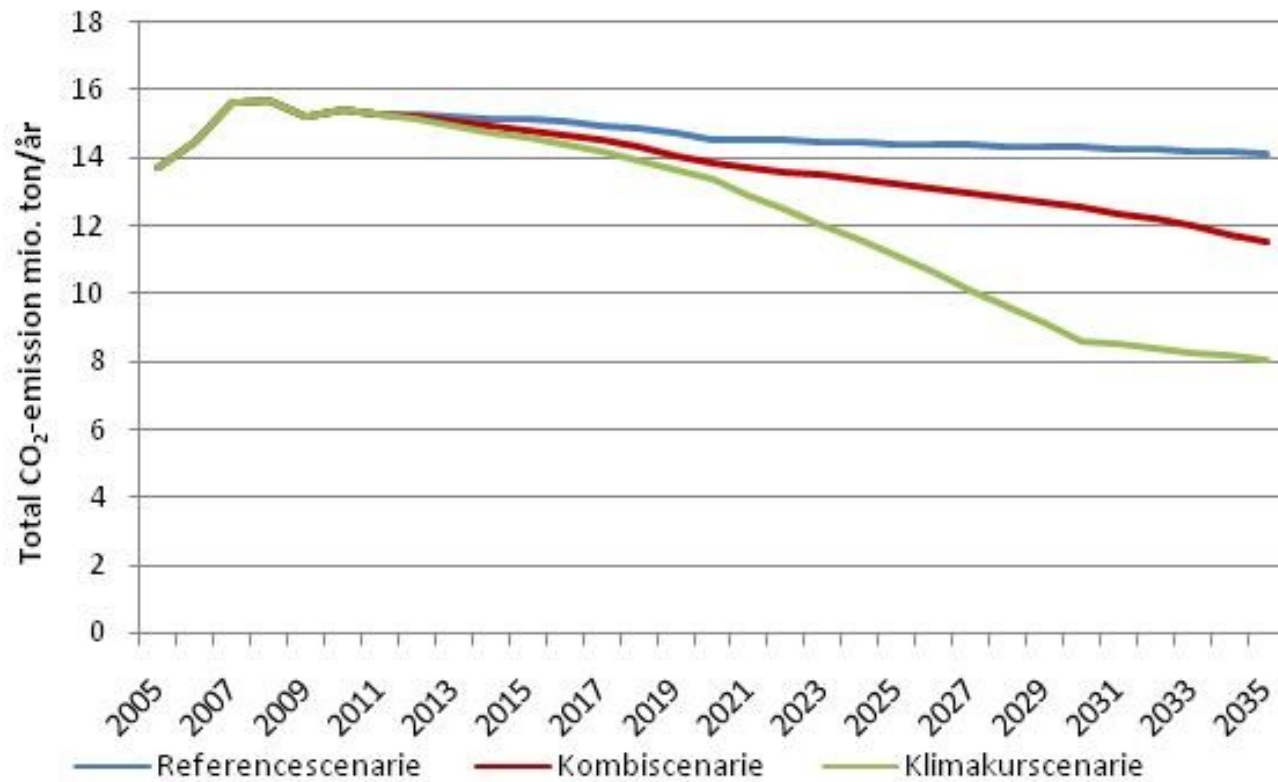
Nøstvik ber norske myndighe-

ter og politikere lese rapporten som i dag legges frem på NPs årsmøte, som forteller at utslipp fra transport, selv med luftfart inkludert, vil gå ned mot 2030. Dette uavhengig av politiske grep. Dersom norske myndigheter legger seg på det Nøstvik kaller et «balansert virkemiddelnivå»,

NP's årskonferanse 8. november 2011



Scenarier for klimagassutslipp i transportsektoren

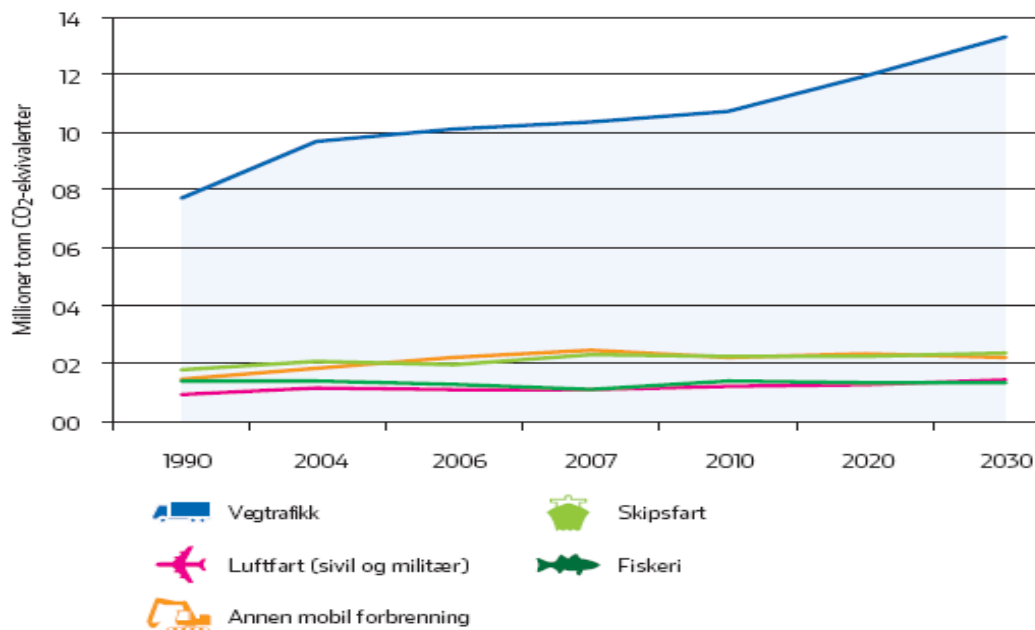




Til sammenligning – historisk og fremskrevet utslipp fra Klimakur

Figur 10.4

Historisk og fremskrevet utslipp av klimagasser fra mobile kilder 1990–2030 (Statistisk sentralbyrå og Statens forurensningstilsyn 2009). I figuren omfattes både sivil og militær luftfart og det er lagt til grunn høyere trafikkvekst enn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Merk at intervallene i tidsaksen er ulike.





Tre scenarier

- Referansescenario
 - Vedtatte målsetninger oppfylles og fortsatt vekst i transportarbeidet
- Kombiscenario ("Mest sannsynlig")
 - Mer effektivitet, biodrivstoff og elbiler
- Klimakursscenario
 - Redusert transportarbeid, 20 % fra bil til kollektiv, dobbel drivstoffpris, bio utgjør 40 % av energiforbruket i 2035



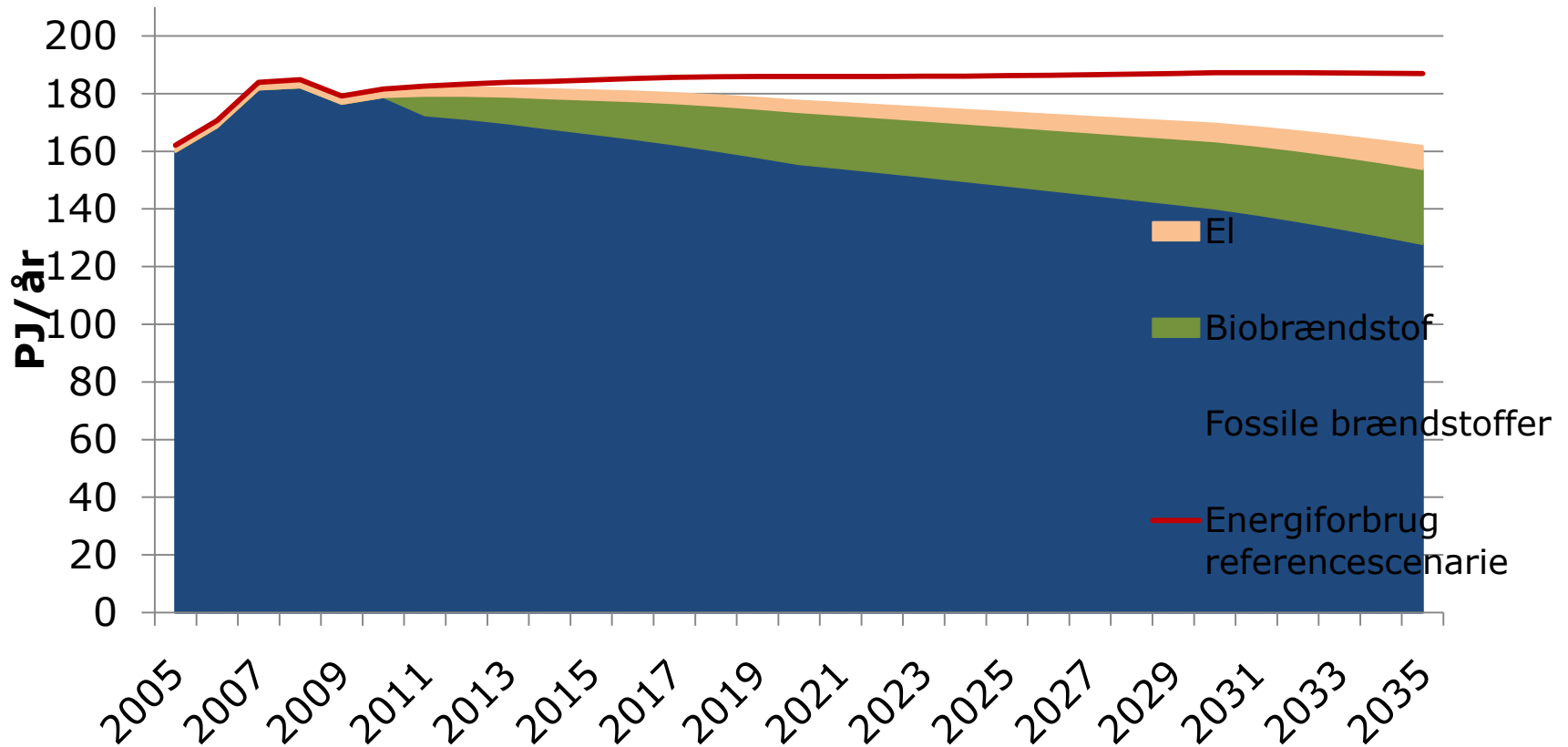
Antatt nyregistrering av personbiler

	Diesel	Bensin	Hybrid	Elbil	Plugin- hybrid	Bio-andel*	
Referanse scenario	2010	75%	25%	0%	0%	0%	
	2030	56%	19%	20%	2%	4%	10%
	2035	50%	17%	25%	3%	6%	10%
Kombi- scenario	2010	75 %	25 %	0 %	0 %	0 %	0%
	2030	44 %	18 %	18 %	7 %	13 %	17%
	2035				17 %	23 %	21%
Klimakur- scenario	2010	75 %	25 %	0 %	0 %	0 %	0%
	2030	45 %	15 %		15 %	26 %	
	2035	43 %	14 %		19 %	24 %	

* Biodrivstoffandel er summen av iblandingsprosent for diesel og bensin samt evt. rene biodrivstoffbiler. Prosenten kan derfor være både høyere og lavere enn selve iblandingsprosenten.

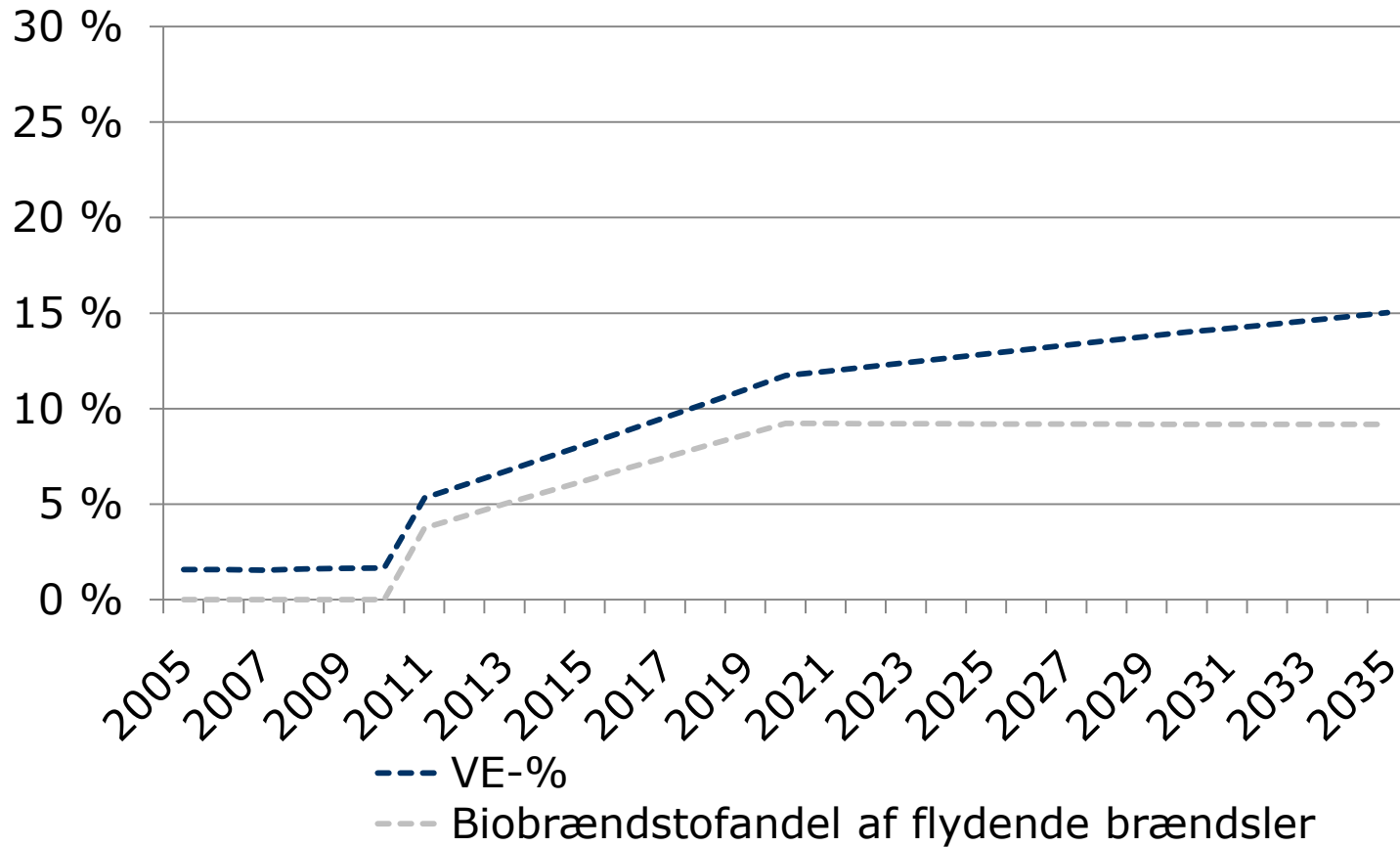


Energiforbruk i Kombiscenariet



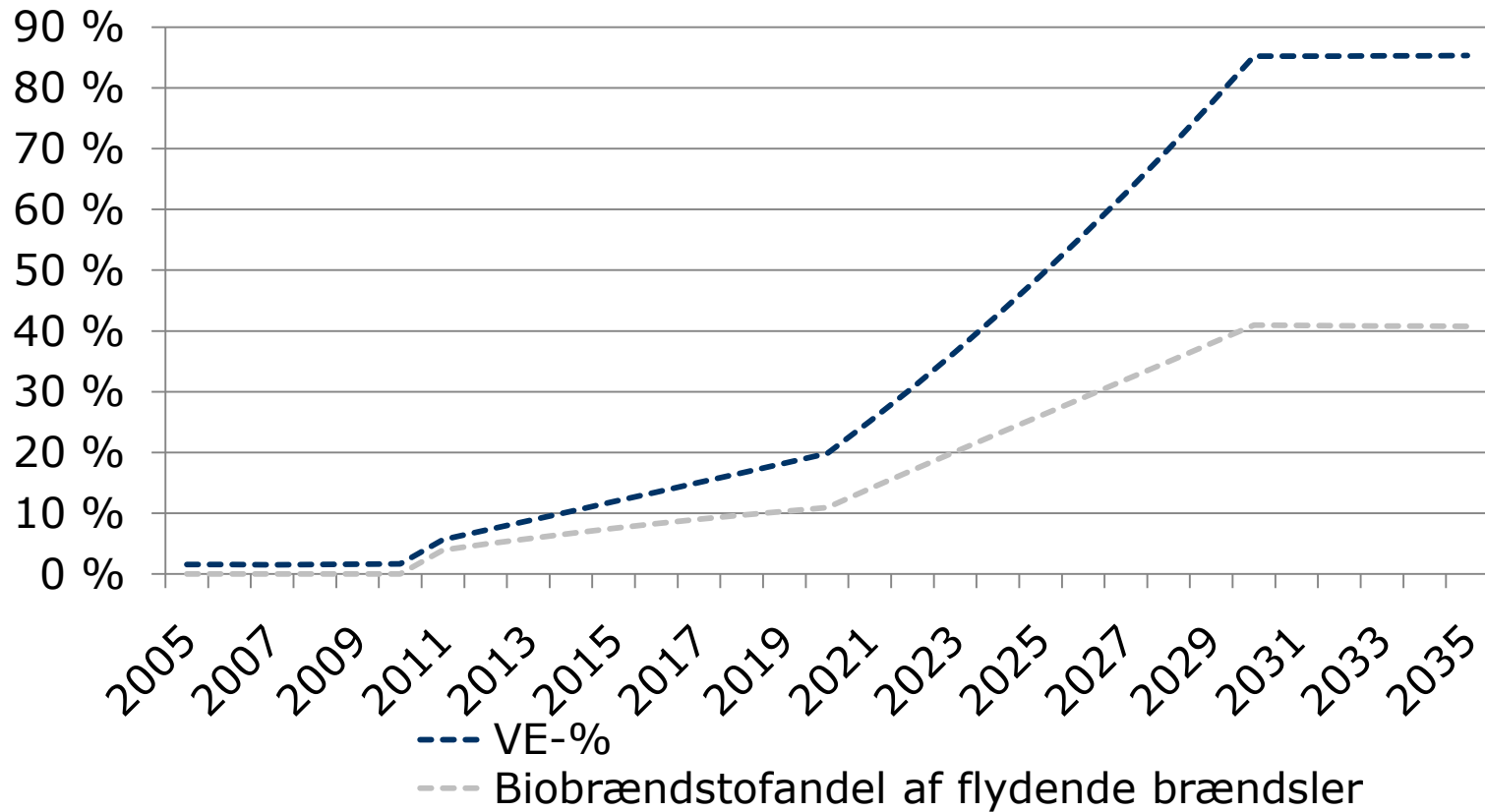


Fornybarandel i Kombiscenariet



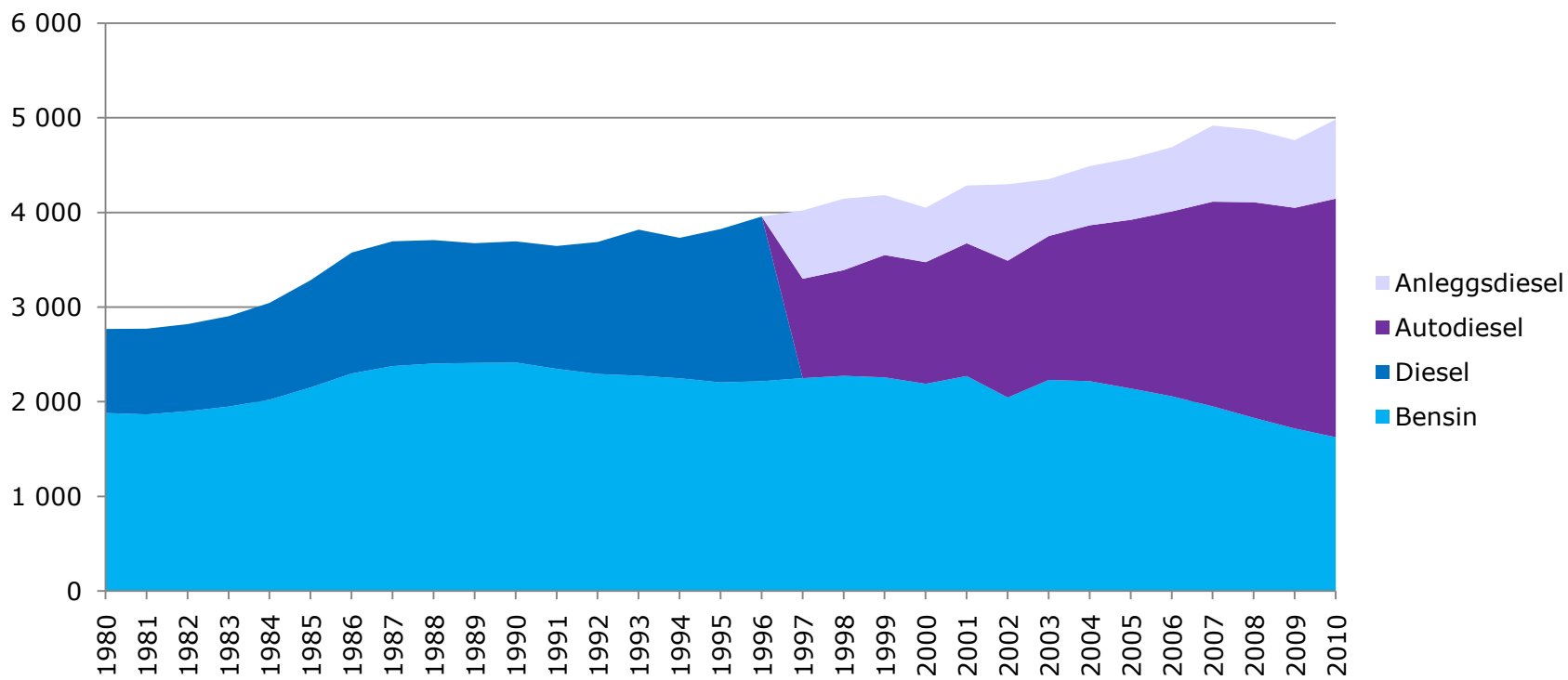


Fornybarandel i Klimakurscenariet





Salg av drivstoff, mill. liter



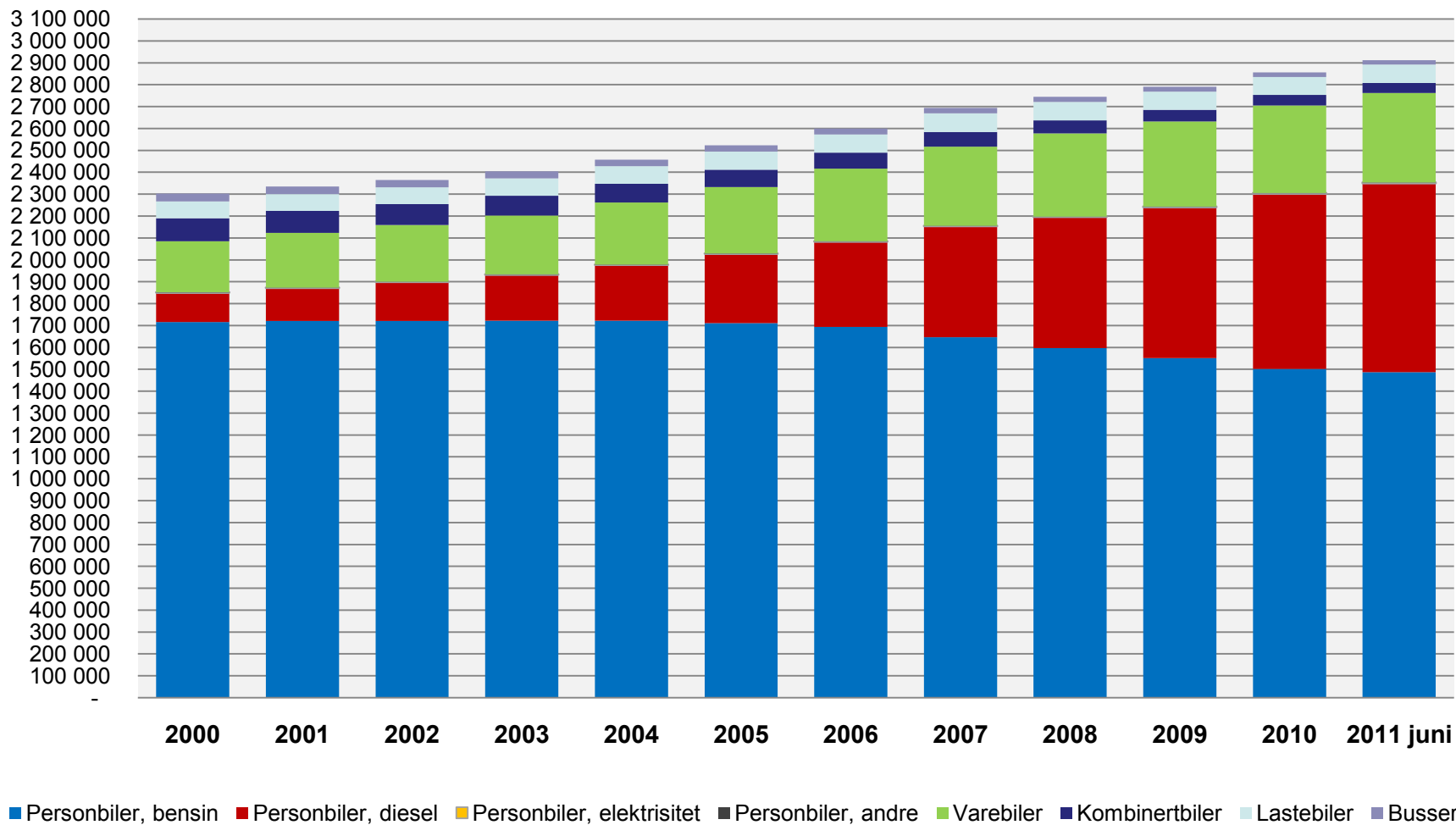


Beregnete CO₂-utslipp fra bensin og diesel

	Tonn	% reduksjon	Samlet reduksjon i tonn
2007	10 218 913		
2008	10 184 171	0,3	-34 742
2009	9 963 120	2,2	-221 052

Utviklingen i bilbestanden, 2000 – 2011 juni

Kilde: OFV



Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for førstegangsregistrerte personbiler





Oppsummering

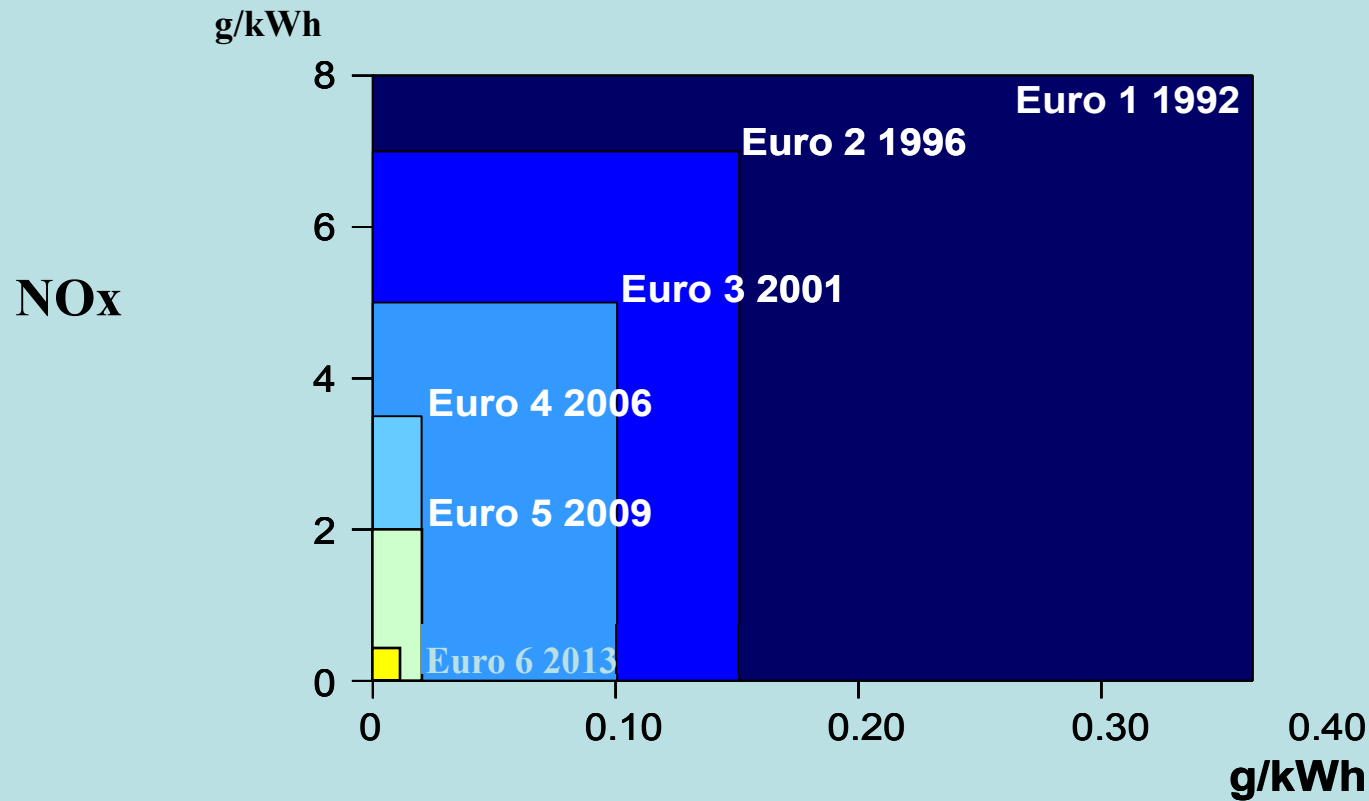
- Utslippene fra transportsektoren på vei ned, selv om Klimakurs referansebane viser stor økning. Støttes av statistikk.
- Bør få konsekvenser for tiltak og virkemidler – Klimakurs scenariet har noen urealistiske virkemidler
- Balansert virkemiddelnivå 25 % lavere utslipp i 2035
- Lavinnblanding av biodrivstoff viktig for 10 %-målsetningen
- Velge nye virkemidler som medfører endringer – ikke symboler



NPs forslag til virkemidler

- Vridning engangsavgift og differensierte drivstoffavgifter har fungert
- Økt drivstoffavgift liten effekt – lite prisfølsomt
- NP anbefaler en offentlig utredning av avgiftssystemet der berørte parter deltar. F&U, herunder om elektronisk veiprising og kjøprising
- Elektronisk veiprising og kjøprising kombineres med reduserte drivstoffavgifter og utbygging av kollektivtransport
- Sikre bærekraftig biodrivstoff i tråd med det som besluttes i EU

Brorparten av NOx-utslippene kommer fra eldre biler.



EURO-krav. Tunge kjøretøy.
Tilsvarende utvikling for personbiler.