

Statens vegvesen

Deres dato: 13.08.21

Deres ref.: 21-158990-2

Vår ref.: 201.01

Vår dato: 11.11.21

Nullutslippskrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy til veitransport

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer står om lag 95 % av volumet som omsettes i Norge.

Samferdselsdepartementet foreslår i denne høringen å innføre nullutslippskrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy i en ny forskrift. Forskriften skal sette nullutslippskrav med nye bestemmelser om terskelverdier og unntak fra nullutslippskrav.

Definisjonen av nullutslippskjøretøy er ikke teknologinøytral

Høringsnotatet understreker at formålet er å sikre at oppdragsgiver stiller energi- og miljøkrav ved anskaffelser av kjøretøy, slik at klimagassutslippene reduseres. Drivkraft Norge mener at definisjon av nullutslippskjøretøy er for snevert definert ut ifra hva som er formålet med definisjonen. Definisjonen av nullutslippskjøretøy er ikke teknologinøytral, da den bevisst vurderer andre kjøretøyteknologier og energibærere ut ifra strengere kriterier enn tilfellet er for el- og hydrogenbiler med tilhørende energibærere.

Drivkraft Norge mener at det er nødvendig å utvikle et bedre analyseverktøy av hvordan man vurderer effektene av de ulike teknologiene og energibærerne, slik at de sees i et livsløpsperspektiv. I et livsløpsperspektiv vil utslipp av klimagasser i hele kjøretøyets og energibærerens verdikjede bli beregnet. Inntil alle prosesser for kjøretøy og energibærere gjennomføres med fornybar energi, kan man si at i et livsløpsperspektiv fins det ikke nullutslippskjøretøy, kun lavutslippskjøretøy.

I en offentlig anskaffelse bør det være en målsetting å legge til grunn like vurderingsvilkår når anskaffelsen skal gjennomføres. Slik høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet er utformet, så legges ikke likebehandling av teknologier og energibærere til grunn.

Definisjonen av nullutslipp er teknologiskjev

Reduksjon av utslipp av klimagasser gjøres for å begrense oppvarmingen av atmosfæren. Klimagassene er globale, noe som tilsier at virkemidlene som tas i bruk også bør ha et globalt perspektiv. Regelverk og krav basert kun på nasjonale utslipp, vil bidra til å redusere utslipp, men de globale effektene av tiltakene er usikre så lenge de ikke hensyntas. Formålet med innretningen med Parisavtalen, med nasjonale reduksjonskrav av klimagassutslipp, er å gjøre det enkelte land ansvarlig for egne utslipp, og for å unngå dobbelttelling av

reduksjonseffekter. Hovedformålet med Parisavtalen er imidlertid å redusere de samlede globale klimagassutslippene. Da er det også nødvendig at man vurderer klimaeffekten gjennom hele verdikjeden.

Det å definere nullutslippsteknologi ut ifra at det ikke har eksosrør, er å se bort ifra hvordan kjøretøyet er produsert og hva energibæreren for nullutslippskjøretøyet er laget av. Selv om elbilen ikke direkte slipper ut klimagassutslipp, så er det i mange tilfeller benyttet fossil energi til produksjon av bilen og energibæreren, med tilhørende klimagassutslipp.

Er strømmen som brukes fornybar?

På NVEs nettsider kan vi lese følgende om opprinnelsesgarantier¹:

«Opprinnelsesgarantier er en merkeordning for elektrisitet for å vise strømkunden at en mengde kraft er produsert fra en spesifisert energikilde. Ordningen ble innført med EUs første fornybardirektiv i 2001 for å gi forbrukere et valg mellom fornybar kraft og ikke-fornybar kraft. Kraftprodusenter som selger opprinnelsesgarantier, får samtidig en ekstra inntekt fra sin fornybare kraftproduksjon.»

Dette betyr at hvis en forbruker ønsker å være sikker på at det er fornybar energi man bruker, så må forbruker sikre at det følger opprinnelsesgarantier på strømmen man kjøper.

Ordningen med opprinnelsesgarantier for strømproduksjon gjør at det er mulig å selge dette grønne stampelet for norskprodusert strøm til utlandet. Selges garantien til utlandet, kan ikke det samme garanti brukes i Norge. Dette for å unngå dobbelttelling av den fornybare kraften.. Tall fra NVE viser at av norsk forbruk av strøm i 2020 ble 75 % solgt uten opprinnelsesgarantier. Dette betyr det 3/4 strømmen som forbrukes i Norge er blitt gråere på veien fra vannkraftanlegget til strømkontaktene hjemme. Dette fordi eksport av opprinnelsesgarantier da erstattes med europeisk miks. I 2020 hadde europeisk miks 59 % fossil opprinnelse, 11 % kom fra fornybar energi mens 30 % kom fra kjernekraft. For å sikre at det kun brukes fornybar strøm til nullutslippsbiler i det offentlige, så vil det derfor være nødvendig at det også stilles krav til kjøp av opprinnelsesgarantier i de offentlige anskaffelsene av strøm.

Kravene til nullutslippsbiler i offentlige anskaffelser ser bort i fra ovennevnte effekter. I tillegg ser regelverket og veiledere for offentlig anskaffelser bort i fra at det kan være betydelig høyere klimagassutslipp knyttet til produksjonen av elbiler enn for biler med forbrenningsmotorer. Så lenge det norske regelverket velger å se bort i fra disse effektene, så kan tiltak som isolert sett har god effekt, ha mindre effektive globale virkninger.

Drivkraft Norge mener derfor at det er uheldig at norske myndigheter bevist velger å diskriminere enkelte energibærere og kjøretøyteknologier, selv om samlet klimaeffekt ved

¹ Lenke til nettsiden: <https://www.nve.no/energi/virkemidler/opprinnelsesgarantier-og-varedeklarasjon-for-stromleverandorer/>

bruk av disse kan være like bra som kjøretøy som omtales som nullutslippskjøretøy eller som benytter biogass.

Energieffektivitet og miljøkrav er viktig i en anskaffelse

I et energieffektiviseringsperspektiv er bruk av elbiler betydelig mer effektiv enn en bil med forbrenningsmotor. En elbil bruker om lag 1/3 av energimengden til en bil med forbrenningsmotor over samme distanse. Denne forskjellen blir imidlertid mindre under kalde perioder, men fremdeles vil en elbil være mer energieffektiv. I et slikt perspektiv er det fornuftig at offentlige anskaffelser premierer kjøretøy ut ifra energieffektivitet. Det bør imidlertid ta hensyn til faktisk energieffektivitet, og ikke hva som er kjøretøyets drivlinje.

Fornybare energibærere er knappe ressurser, og må brukes mest mulig effektivt for å sikre fornuftig energibruk. Regelverket for offentlige anskaffelser bør derfor reflektere de samlede effektene for ulike kjøretøyteknologier og energibærere slik at offentlige anskaffelser blir mest mulig energi- og klimaeffektive tiltak.

I forslag til ny § 4 (miljøkrav) knyttes miljøkravet til CO₂/km eller til at tyngre kjøretøy oppfyller Euro VI. Videre foreslås det i § 5 andre punkt at bybusser på biogass skal unntas fra miljøkrav. Både § 4 og 5 ser dermed bort ifra energibærers opprinnelse, og velger heller å premiere gitte kjøretøyteknologier uten å vurdere hva faktisk klimaeffekt fra disse er. Det er dokumentert at bærekraftig avansert biodrivstoff er like klimaeffektivt som biogass, noe som tilsier at bybusser som bruker 100 % avansert biodrivstoff (eller annet fornybart med like god klimaeffekt) også bør unntas fra miljøkrav.

Avansert biodrivstoff kan merkes på samme måte som anleggsdiesel gjøres i dag, ved å tilføre et fargestoff. Slik sett vel det være enkelt å kontrollere at bybusser faktisk bruker avansert biodrivstoff istedenfor fossilt drivstoff.

Vurdering av økonomiske konsekvenser

Drivkraft Norge merker seg at departementet bruker Klimakurs beregninger av økonomiske konsekvenser med nullutslippskrav. Klimakurs var tydelig på at tiltakskostnadene var svært usikre, da anslag fram i tid baserte seg på usikre forutsetninger som tilgang på kjøretøy og kostnadsutviklingen. Høringsnotatet viser også til at det er usikkerhet knyttet til tiltakenes klimaeffekt.

I dag er virkemiddelkostnaden av elbilfordelene på rundt 13 000 kr/tonn CO₂. Beregningen er i korte trekk gjort ved å summere de årlige provenyeffektene ved elbilfordelene, fordelt på klimareduksjonen elbilene bidrar med.²

² Virkemiddelkostnaden omfatter her avgiftsfordelene som gis elbiler sett i forhold til nivået for konvensjonelle biler. Dette inkluderer fritak fra veibruksavgift, engangsavgift, merverdiavgift, bompenger mm. Virkemiddelkostnaden ser her på hvor mange tonn CO₂ elbilene reduserer utslippene med i klimaregnskapet. I dette ligger det at en elbil erstatter fullt ut en bil med forbrenningsmotor. En forutsetning som nok bør modereres, i og med at statistikken for kjøretøyparken ikke bekrefter et slikt direkte bytteforhold. Hadde man tatt hensyn til dette, ville virkemiddelkostnaden målt i kroner per tonn CO₂ blitt enda høyere for elbilfordelene.

Det er dermed betydelig forskjell mellom tiltakskostnaden som høringsdokumentene viser til og virkemiddelkostnadene. Drivkraft Norge tolker dette enten som at tiltakskostnadene er undervurdert, eller at det settes inn for mange virkemidler inn for å gjennomføre tiltakene for å nå målsettingene om nullutslippskjøretøy.

Oppsummering

Drivkraft Norge savner at høringsnotatet om ny forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy til veitransport ikke bedre tar høyde for alternativkostnaden når valg av kjøretøyteknologi skal gjøres. Teknologinøytralitet må ligge til grunn for valg av ulike løsninger. I forslag til ny forskrift ser man bort i fra dette ved at den baseres på definisjoner som ekskluderer teknologier og energibærere som kan bidra til minst like gode klimaeffekter som bruk av nullutslippskjøretøy.

I dette bør energi- og miljøkrav vurdere faktisk klimaeffekt ved anskaffelsen ved å ta hensyn til både kjøretøyets og energibærerens utslipp over et livsløp.

Både forslag til §§ 4 og 5 ser på kjøretøyteknologien, og ser bort i fra energibærerens klimanytte. Unntak fra nullutslippskravet i § 5 bør utvides til å omfatte alle kjøretøy som kan kjøre på 100 % fornybare energibærere. Avansert biodrivstoff er et eksempel på fornybart drivstoff med like god klimanytte som biogass, og økt offentlig anskaffelse av dette vil også kunne bidra til økt norsk produksjon med norske råvarer. Avansert biodrivstoff kan samtidig merkes slik at det er mulig å kontrollere at bybusser faktisk kjører på avansert biodrivstoff.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas

Fagsjef