

postmottak@sd.dep.no

Deres dato: 10.11.2017

Vår ref.: 311/ITW

Vår dato: 1.12.2017

Innspill til del 2 av Mobilitetspakken – Clean Mobility Package

Norsk Petroleumsinstitutt har skiftet navn til Drivkraft Norge. Ved navnebytte ønsker vi å tydeliggjøre at våre medlemmer spiller en viktig rolle for å nå utslippsmålene, og at vår bransje vil bidra til å fremme miljø- og klimavennlige løsninger i transportsektoren.

Vi ønsker i denne runden å knytte noen overordnede og prinsipielle kommentarer til EU-Kommisjonens forslag om nye CO₂-standarder for biler og varebiler, rene kjøretøy for å fremme rene mobilitetsløsninger i offentlige anskaffelser og handlingsplanen for infrastruktur for alternative drivstoff. Det gjøres oppmerksom på at våre kommentarer må anses som foreløpige, og at vi i tiden fremover vil vi se nærmere på detaljene i forslaget.

Forutsigbarhet

Vi mener det er positivt at EU ønsker å stimulere til klima- og miljøvennlig løsninger, og at målene nå strekker seg lenger fremover i tid. For vår bransje er det helt avgjørende med forutsigbarhet og langsiktighet, med tanke på de investeringer som skal foretas, både knyttet til utbygging av alternativ infrastruktur og produksjon av fornybart drivstoff, som biodrivstoff, biogass og biopropan. Vi har forståelse for at det kan være behov for å gjøre noen nasjonale tilpasninger, men er opptatt av like konkurransevilkår og synes derfor det er viktig at kravene blir så like som mulig i hele Europa.

Teknologinøytralitet

EU-Kommisjonen gir uttrykk for at alle kravene skal basere seg på kostnadseffektivitet og teknologinøytralitet. Vi mener det er riktig at Kommisjonen har denne innfallsvinkelen. Etter vår vurdering, må det avgjørende være hva som rent faktisk oppnås av utslippsreduksjoner, fremfor navnet på teknologien.

Det foreslås et mål om at lav- og nullutslippsbiler skal utgjøre 15% av nybilsalget i 2025 og 30% i 2030. Vi registrerer at EU-Kommisjonen omtaler nullutslippsbiler "such as battery electric or fuel cell vehicles" og at lavutslippsbiler omtales som "having tailpipe emissions of less than 50 g CO₂ per km – these are mainly plug-in hybrid vehicles equipped with both a conventional and an electric engine." Etter vår vurdering er denne tilnærmingen ikke helt tro mot prinsippet om teknologinøytralitet. I 2016 ble det i Norge solgt om lag 427 millioner liter bærekraftig biodrivstoff til veitransport i Norge, noe som etter offisiell beregningsmetode, tilsvarer en reduksjon av CO₂ på om lag 1,2 millioner tonn sammenliknet med bruk av fossilt

drivstoff. Biodrivstoffets effekt på reduserte klimagassutslipp i det nasjonale klimaregnskapet i 2016 var 7 ganger så stor som effekten av elbilene. I tillegg utvikles det nye biodrivstoffer som tar ut klimagasser fra atmosfæren, det vil si at de har negativ klimaeffekt. Biodrivstoff basert på alger og syntetiske drivstoffer er eksemplet på slike drivstoffer. Ved å utelukke forbrenningsmotoren, utelukkes teknologi som kan oppfylle hovedmålsettingen om å redusere og fjerne globale klimagassutslipp fra transportsektoren. 100 % biodrivstoff kan umiddelbart tas i bruk i eksisterende teknologi. På bakgrunn av dette, mener vi at det også må være rom for flytende biodrivstoff på lang sikt, og at biodrivstoff vil bidra med betydelige utslippsreduksjoner. Det er derfor viktig at EU tar høyde for dette i mobilitetspakken.

Beregning av utslipp

EU-Kommisjonen foreslår at CO₂-utslippene fra biler og varebiler skal reduseres med 15% i 2025 sammenlignet med 2021 og 30% reduksjon i 2030. Det ser ikke ut til at CO₂-standarden baserer seg på en livssyklusanalyse av klimagassutslipp for ulike motortyper. Det betyr at en forbrenningsmotor med rene alternative drivstoffer blir likebehandlet med en på 100 % fossil drivstoff. Ut fra en faglig tilnærming, blir dette etter vår vurdering ikke riktig. Vi mener utslippsberegningene bør ta utgangspunkt i vugge til grav og ikke tank til hjul, slik EU-Kommisjonen legger opp til i forslaget til CO₂-standard. Det er derfor viktig at det i EU ses nærmere på denne problemstillingen i det videre arbeidet.

Lokal luftkvalitet

I direktivet om rene kjøretøy, er det nå i større grad fokus på den lokale luftkvaliteten. Drivkraft Norge er opptatt av at EUs regler både tar hensyn til globale og lokale utslipp. Det er derfor positivt at begge forholdene inkluderes. Det har vært mye negativ omtale av utslipp av NO_x. For å møte disse utfordringene, skjer det en betydelig utvikling av mer klima- og miljøvennlige drivstoffer og forbrenningsmotorer, også for personbiler. Tester av siste versjon av motorteknologi for diesel Euro6d, viser at NO_x-utslippene har blitt redusert med 90% fra 2014 og frem til i dag. Det har også vært gjennomført tester av LPG-biler, der AEGPL har målt reelle utslipp under kjøring, som viser at LPG slipper ut 93% mindre NO_x, enn diesel. Konsulentfirmaet Ricardo vil om kort tid legge frem en studie som viser reduserte NO_x-utslipp målt med ny kjøretestsyklus (WLTP), og laget en fremskrivning av hvordan dette vil påvirke den lokale luftkvaliteten. Vi presenterer gjerne resultatene fra denne rapporten når den blir offentliggjort.

Offentlig anskaffelser

Vi mener direktivforslaget om rene kjøretøy for å fremme rene mobilitetsløsninger i offentlige anbud er positivt. Det er viktig at det offentlige går foran og etterspør klima- og miljøvennlig teknologi. For å bidra til introduksjon av ny teknologi i transportsektoren, er det viktig at det bygges opp flåter av kjøretøy som kan bane vei for massemarkedet, og det offentlige har en viktig rolle i denne sammenhengen. Men igjen ønsker vi å understreke viktigheten av teknologinøytralitet. Det er vanskelig å spå hvilke teknologier som på lang sikt vil bli benyttet i de ulike segmentene, og etter vår vurdering er det ikke myndighetenes oppgave å velge

teknologivinnere. Det er derfor viktig at offentlige anskaffelser har klimagassreduksjon som indikator, ikke hvilken teknologi som skal føre til en slik reduksjon. Vi mener også det er viktig at EU ser offentlige anskaffelser i sammenheng med grønn konkurransekraft, slik at anskaffelsesreglene også stimulerer til økt sysselsetting og verdiskaping i Europa.

Handlingsplan om infrastruktur for alternative drivstoff

En evaluering av de nasjonale handlingsplanene knyttet til direktivet om infrastruktur for alternative energibærere (DAFI) viser at planene ikke vil være tilstrekkelig til å dekke fremtidig behov. Det er derfor positivt at det lanseres en handlingsplan for å øke investeringene i infrastruktur for alternative drivstoffer. Drivkraft Norge mener det er riktig at bedrifter gis støtte til å ta investeringer som er bra for klimaet og miljøet. Støtteordninger bør imidlertid være teknologinøytrale og bransjenøytrale, slik at støtte avgjøres på bakgrunn av den enkelte investerings egnethet og utslippsreduksjon, og ikke i hvilken bransje den foretas.

Vi er også opptatt av at støtten begrenses til introduksjonsfasen, slik at støtteordningene avvikles etter hvert som teknologien blir tilstrekkelig moden. Våre medlemmer er i ferd med å bygge ut ladetilbud på sine stasjoner, og dette er viktig for å møte det økte behovet for lading. Etter vår vurdering, er det imidlertid helt avgjørende at det legges til rette for et kommersielt marked. Det betyr at det offentlige i mindre grad bør tilby gratis lading, og heller gi støtte til de kommersielle aktørene i en introduksjonsfase. Våre medlemmer bygger også ut hydrogenstasjoner, og det er viktig at støtten til disse intensiveres i en introduksjonsfase. Det er derfor positivt at EU setter av egne midler til denne typen prosjekter.

Vi er kjent med at Norge ikke har oversendt en nasjonal handlingsplan, men i forbindelse med behandlingen av NTP 2018 – 2029 (juni 2017) fremgår det at *"For å sikre infrastruktur for elbiler i hele landet, også i de strøkene hvor det er mindre attraktivt med kommersiell utbygging, foreslår komiteen at det utarbeides en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff, som hydrogen, biogass og el, for transportsektoren. Det foreslås at denne planen legges frem i løpet av 2018."* På bakgrunn av behovet for forutsigbarhet og langsiktighet, imøteser Drivkraft Norge en slik handlingsplan, og vi bidrar gjerne med innspill i dette arbeidet.

Med vennlig hilsen

Drivkraft Norge



Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær

