

Oslo, 26.oktober 2020

### **Sak 20/1222**

#### **Innspill til veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, med fokus på flytende biodrivstoff.**

DFØ har sendt ut et forslag til vekting av biodrivstoff i offentlige innkjøp som vekter biodrivstoff likt som fossilt drivstoff

Ifølge denne matrisen er det dermed likegyldig for den enkelte leverandør av tjenester til det offentlige om de velger fossilt drivstoff eller biodrivstoff.

#### 1. ASKOs standpunkt

- Det offentlige må gjennom sine innkjøp bidra til redusert klimautslipp. Anbudsgiver må derfor kunne velge teknologi (biodiesel/HVO, bioetanol eller biogass) En teknologi kan ikke favoriseres fremfor andre (se poenggivning på type biodrivstoff).
- Selv om argumentet om at det ikke vil benyttes mer biodrivstoff på grunn av «taket», som er en riktig konklusjon, men ikke en fremtidsrettet konklusjon, gir det en veldig uheldig signaleffekt at det offentlige likestiller fossilt og bio. Det offentlige bør av prinsipp støtte opp under bruk av fornybare løsninger.
- Det offentlige har stor innkjøpsmakt, og kan bidra til økt bruk av biodrivstoff ved å stille miljømessige krav om utfasing av fossilt.
- Det offentlige må kunne akseptere en noe høyere kostnad, for å nå de nasjonale klimamålene.
- Vi ønsker at de transportører som benytter høyere innblanding av biodrivstoff enn innblandingskravet krever (som ASKO), rapporteres separat.

#### 2. ASKOs forslag til løsning

- Det må lønne seg å velge de miljømessig riktige løsningene. Det å sidestille f.eks. biodiesel HVO med det fossile er ikke bærekraftig. Det offentlige må også være med på tiltakene som gjøres for å nå de overordnede klimamålene.
- Vi ser ingen logikk i at ansvarlige for offentlige anskaffelser ikke skal vektlegge dette like mye som andre aktører gjør.
- Vi må alle ha fokus og sette krav til bærekraftige løsninger for å nå målene.
- El og hydrogen er prioritet 1 og fremtidens teknologi, men i årene fremover må alle ta i bruk biodrivstoff, og transportør må selv kunne velge den teknologien som passer best.
- Veibruksavgiften må reverseres for å få opp etterspørselen av biodrivstoff. Differansen mellom biodrivstoff og fossilt er i dag stor for de som går ut over kravet om 20%, på grunn av veibruksavgiften på alt over omsetningskravet – som det ikke var tidligere – da var det

fritak for avgift ut over omsetningskravet, så konsekvensen er nok at mange velger bort biodrivstoff på grunn av økte kostnader.

- Tiltaket som ville bidra til økt volum av biodrivstoff og høyere klimaeffekt, er at drivstoffomsetterne rapportere på to nivåer, de volumene som leveres til kunder som velger større innblanding (100% biodrivstoff, uten palme, bærekraftig og fornybart) enn omsetningskravet, og at dette volumet ikke får telle med i omsetningskravet, mens volumene som går til alle andre skal telle i omsetningskravet, i tillegg å reversere veibruksavgiften. Da vil differansen på fossilt og biodrivstoff reduseres. Da ville sannsynligvis flere ta i bruk biodrivstoff og volumet vil øke og gi en langt bedre klimaeffekt.

### 3. Litt utdyping

ASKO (og andre) har egne tankanlegg med biodrivstoff. Dette volumet kan rapporteres for seg, og ikke telle med i omsetningskravet. Omsetterne må da importere mer biodrivstoff for å levere på omsetningskravet på 20% for alle andre. Da ville omsetningskravet måtte bli gjennomført fullt ut for alle andre, mens noen av «oss» ville bidra til økt bruk av ett noe dyrere fornybart drivstoff. Da får vi mer bruk av biodrivstoff for transportsektoren, og gi en økt klimaeffekt som faktisk bidrar til å nå målene.

I vektingen ved offentlige innkjøp er det kun el (10), hydrogen (9,5) og biogass (7,5) som får poeng. Fossilt og flytende biodrivstoff får 0 poeng. Dette er en beslutning som må være gal og som ikke fremmer økt bruk av biodrivstoff.

Bakgrunnen for denne vektingen er at DFØ viser til følgende fra Miljødirektoratet: «Miljødirektoratet konkluderer med at bruk av flytende biodrivstoff i seg selv er et viktig klimatiltak som isolert sett har høy klimanytte når det erstatter fossil energi og er fremstilt av avfall og rester. Miljødirektoratet vurderer samtidig at klimaeffekten av bruk av flytende biodrivstoff til veitransport i offentlige anskaffelser er svært begrenset, fordi omsetningen av flytende biodrivstoff allerede er regulert gjennom omsetningskravet.» Det er denne reguleringen som slår feil ut fordi innretningen i dag er feil på grunn av omsetternes mulighet for total rapportering og ikke separat for brukere over og under omsetningskravet.

Med hilsen  
ASKO NORGE AS



Karl Wethal  
Salgsdirektør