

Innspill til revisjon av veileder, Drivstoffmatrise for klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser av tjenester med tunge kjøretøy

Forslag til drivstoffmatrise er ikke utformet for å vurdere klimaeffekt og ivareta fylkeskommunens klimamål

For kollektivtrafikken er det et mål å begrense klimagassutslipp¹.

Målet for Innlandet fylkeskommune er å bli klimanøytral i 2025. Fylkeskommunen rapporterer årlig klimagassutslipp.

Slik det foreslås i denne modellen vil ikke utslippsreduksjoner fra ulike drivstoff bli vurdert likt, selv om de i like stor grad bidrar til å redusere klimagassutslippene til Innlandet fylkeskommune. Utgangspunktet bør være at når klimaeffekter skal vurderes med hensyn til utslippsreduksjon, skal dette vurderes på like vilkår. Likebehandling kan ikke sikres dersom ulike produkter vurderes med ulike hensyn. For eksempel bør ikke reduksjon av klimagassutslipp fra biodrivstoff vurderes med bakgrunn i innretningen i omsetningskravet i produktforskriftens §§ 3-3 og 3-4. Beregning av klimagassreduksjon framgår av produktforskriftens §3-6 og vedleggene til produktforskriftens kapittel 3.

Kravene til utslippsreduksjon er minimum 50 % og produktforskriften viser standardverdier opp mot 95 % reduksjon. Enkelte leverandører av biogass og biodiesel viser til beregninger av klimagassutslipp opp mot 100 % i henhold til metoden beskrevet i produktforskriftens kapittel 3, vedlegg II. Dette innebærer at beregnet klimaeffekt fra biogass og biodiesel kan være på nivå med elektrisitet og hydrogen.

Drivstoffmatrisen framstiller ikke relevante forskjeller i klimagassreduksjon, men en rangering av «foretrukket» teknologi. *En rangering av ulike teknologier* på et bredt grunnlag, for eksempel med hensyn til regulatoriske konsekvenser, kan være hensiktsmessig i en anskaffelse, -men kan vanskelig tillegges vekt i vurdering av konkrete kriterier som klimaeffekt. Hvis enkelt teknologi og drivstoff vurderes som uhensiktsmessig i anskaffelsen, bør det heller ikke etterspørres. For eksempel bør det ikke etterspørres diesel/biodiesel for bybussflåter, dersom det ikke er i tråd med målsettingene. Å evaluere biodiesel på en måte som ikke gir uttelling for utslippsreduksjon vil være feil når Innlandet fylkeskommune vektlegger kriteriet *klimavennlig*. Miljødirektoratet «*understreker videre at flytende biodrivstoff i seg selv er et viktig klimatiltak som isolert sett har høy klimanytte når det erstatter fossil energi og er framstilt av avfall og rester.*»

For Innlandet fylkeskommune er det viktig at alternativene behandles likt for å ivareta lokale, politiske mål. Fylkeskommunen rapporterer reduksjon av klimagassutslipp fra egen virksomhet. For å oppnå målene må vi også kunne premierer bruk av biodiesel der det er naturlig at dette etterspørres. For Innlandet fylkeskommune vil foreslåtte modell ikke ivareta lokale mål.

¹ [Handlingsplan for kollektivtransport](#) og [Handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025](#)