

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring	Deres dato:	15.05.22 og 12.08.22
	Deres ref.:	22/645-1 og 22/672
	Vår ref.:	28.01/2022/EG
	Vår dato:	30.09.22

## Høring om krav/kriterier i anskaffelser

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer dekker om lag 95 % av drivstoffsalg til veitrafikken.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har to parallelle høringer på veiledere for offentlige anskaffelser. Den ene om krav i anskaffelse av person og varebiler (ref. 22/672) mens den andre er om krav i anskaffelse av transport av varer og tjenester (ref. 22/645-1). Det bes om innspill på kravformulering og hvordan leverandør kan dokumentere på kravene.

Drivkraft Norge vil her ikke komme med spesifikke vurderinger på selve formuleringene av kravene, men heller komme med innspill på hva som ligger til grunn for utforming av de ulike kravene. I dette hvordan DFØ i høringsnotatene definerer hvilke kjøretøy og drivstoffer som er innenfor kravene og kriteriene som foreslås for veilederne.

Oppsummert mener vi:

- Miljødirektoratets forutsetning om at alt biodrivstoff inngår i omsetningskravet ikke er riktig. Det selges i dag biodrivstoff ut over omsetningskravet, og har dermed ytterligere klimaeffekt.
- DFØ må oppdatere sine veiledere med ny drivstoffmatrise der biodrivstoff kjøpt utenfor omsetningskravet ansees som et klimatiltak i en offentlig anskaffelse, og at avansert biodrivstoff vektet likt som biogass.
- Det fins ingen klimavennlige kjøretøy. Klimanytten må vurderes ut ifra like kriterier, for både produksjon av kjøretøy og hva som er kilden til energibæreren som brukes. Kjøretøy som benytter 100 % avansert biodrivstoff bør likestilles med kjøretøy som benytter biogass.

### **Bruker DFØ presise forutsetninger for valg av fornybare løsninger i offentlige anskaffelser?**

I høringen om siste transportledd i en offentlig anskaffelse, så skal krav og kriterier bidra til utslippsfri transport av varer og tjenester. Hvordan dette kan løses, avhenger imidlertid av hvilke forutsetninger man setter før kriteriene lages. DFØ viser i sitt høringsnotat til vurderinger fra Miljødirektoratet (MDIR) datert 19. juni 2020 som grunnlag for de forutsetningene DFØ bruker til sine veiledere.

Det understrekes i DFØs høringsnotat at krav og kriterier kun rettes mot kjøretøy som går på elektrisitet, hydrogen og biogass. Biodrivstoff er ikke inkludert da DFØ legger til grunn MDIRs konklusjon om at det offentlige ikke bør etterspørre biodrivstoff i sine anskaffelser. Dette er en konklusjon DFØ har brukt i sine vurderinger ved offentlige anskaffelser der drivstoff er involvert. Virkningen er at bærekraftig biodrivstoff ikke vektet som et klimatiltak. Biodrivstoff sidestilles dermed med fossilt drivstoff i DFØs anbefalinger av anskaffelser av drivstoff, og for kjøretøy som kan bruke biodrivstoff.

MDIRs hovedforutsetning for en slik vurdering har vært at alt bærekraftig biodrivstoff som selges til veitrafikken inngår til oppfyllelse av omsetningskravet. Offentlige anskaffelser av biodrivstoff vil i et slikt tilfelle ikke ha ytterligere klimaeffekt ved at det inngår i omsetningskravet. MDIR påstår videre i sin vurdering sendt til DFØ at offentlige anskaffelser utenfor omsetningskravet er vanskelig å gjennomføre:

*«Det er i dag i praksis ikke mulig for verken private eller offentlige transportaktører som etterspør flytende biodrivstoff å stille krav om at drivstoffet ikke skal rapporteres som en del av omsetningskravet...»*

Drivkraft Norge vil understreke at dette er forutsetninger som ikke stemmer overens med virkeligheten i drivstoffmarkedet. Det er i dag flere omsettere som møter krav i anskaffelser om at kjøp av avansert biodrivstoff ikke skal inngå i omsetningskravet. Dette dokumenteres overfor anskaffer med revisorbekreftelse. Myndighetene er klar over at det i dag selges biodrivstoff utenfor omsetningskravet.

MDIR har selv omtalt at en bransjeløsning for salg av biodrivstoff utenfor omsetningskravet er en mulig metode for å sikre ytterligere klimaeffekt ved offentlige anskaffelser. I dag brukes en slik bransjeløsning til å sikre at offentlige anskaffelser av biodrivstoff fører til ytterligere klimagassreduksjoner. Forutsetningen om at alt biodrivstoff inkluderes i omsetningskravet er dermed ikke gjeldende.

MDIR har for øvrig fått i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet om å utrede system for rapportering av biodrivstoff solgt til veitrafikken utenfor omsetningskravet. Drivkraft Norge mener at en løsning der salg av biodrivstoff utenfor omsetningskravet rapporteres til Miljødirektoratet, er den foretrukne løsningen for å sikre gode offentlige anskaffelser av biodrivstoff.

### **Teknologinøytralitet og likebehandling må til for å sikre klimaeffektive tiltak**

Vi stiller oss undrende til at DFØ kun legger til rette for offentlige anskaffelser av kjøretøy med forbrenningsmotor som benytter biogass, når disse har relativt lik energieffektivitet som andre kjøretøy med forbrenningsmotorer, som diesel- og bensinbiler. Vi støtter at biogass skal fremmes som er godt klimatiltak, men det er vanskelig å se hvorfor biogass og biogasskjøretøy er et bedre klimatiltak enn avansert biodrivstoff som brukes av et dieselskjøretøy.

Likebehandling av ulike fornybare energibærere er viktig for å oppnå klimaeffektiv bruk av disse. I dette ligger både hvilke miljø- og klimakriterier energibærerne skal vurderes etter, samt innretning av finansielle incentiver som brukes for å fremme fornybare energibærere. Målet bør være at virkemidler for å fremme fornybare løsninger baseres på likebehandling og teknologinøytralitet.

Miljødirektoratets og DFØs vurderinger og anbefalinger bryter dessverre med prinsipper om likebehandling og teknologinøytralitet. Direktoratene bør gi nøytrale anbefalinger på hva som skal til for å få til best mulig anskaffelser og klimagassreduksjoner ut ifra gitte kriterier basert på faglige og nøytrale vurderinger.

### **DFØ bør oppdatere sine veiledere**

Offentlige anskaffelser utformes til å dekke de behov det offentlige har, slik at markedet kan tilby de løsningene de mener best kan møte behovene. Utelatelse av spesifikke teknologier bør unngås da det kan utelate løsninger som er minst like gode som de som faller innenfor gitte forutsetninger i anskaffelsen.

Krav og kriterier kan utformes slik at de oppnår mål om klimagassreduksjoner og bidrar til å fremme nye løsninger. Men kriteriene må ha lik betydning for alle relevante løsninger på behovet som skal møtes.

En løsning ved bruk av avansert biodrivstoff ville ha gjort det mulig for det siste transportleddet å tilby tjenester med høy klimaeffekt ved bruk av eksisterende kjøretøyflåte. Dette ville også ha ført til at man ikke forserer utskifting av kjøretøyflåten før det er nødvendig. En slik forsering vil neppe være et klimavennlig tiltak når man ser det i et livsløpsperspektiv.

Offentlige anskaffelser lener mye av sin praksis på DFØs anbefalinger. Da er det svært viktig at anbefalingene baseres på oppdatert informasjon og presise forutsetninger. Drivkraft Norge oppfordrer derfor DFØ til å oppdatere sine veiledere til å likebehandle bærekraftig avansert biodrivstoff kjøpt utenfor omsetningskravet med biogass, da de begge fører til ytterligere klimaeffekt uten avskogingsrisiko. De har relativt like klimaegenskaper når man tar hensyn hele verdikjedens utslipp av klimagasser (LCA).

### **Bruk av minimumskrav i anskaffelser må være teknologinøytrale**

Drivkraft Norge mener også at offentlige anskaffelser kan være et godt verktøy til å fremme klimaeffektive løsninger. Vi stiller imidlertid spørsmål til hvordan veilederen definerer utslippsfrie kjøretøy i begge de overnevnte høringsnotatene.

I forslag til krav til anskaffelser av person- og varebiler er kjøretøy som bruker elektrisitet, hydrogen og biogass definert innenfor minimumskravet. Kjøretøy som bruker 100 % avansert biodrivstoff blir ikke inkludert. Drivkraft Norge mener at så lenge anskaffelse av avansert biodrivstoff skjer utenfor omsetningskravet, så er det naturlig at bruk av kjøretøy som går på avansert biodrivstoff kommer innenfor minimumskravet, på lik linje med kjøretøy som bruker biogass.

Gasskjøretøy som merkes med "GA" garanterer ikke at det er biogass de bruker. Det er fullt mulig å benytte fossil gass på disse kjøretøyene, selv om tilgang til naturgass til veitransport er betydelig mer begrenset enn fossilt flytende drivstoff. Oppfølging av at kjøretøy som benytter biogass bør dokumenteres og attesteres av revisor for å sikre at minimumskravet følges. På lik linje må kjøretøy som kun kjører på bærekraftig avansert biodrivstoff dokumenteres med en egen revisorerklæring.

### **Et kjøretøy er ikke klimavennlig, men det kan være mer klimavennlig**

I tildelingskriterium B innledes det med «*Bruk av klimavennlige kjøretøy...*». Drivkraft Norge ønsker å understreke at det ikke fins klimavennlige kjøretøy, verken produsert eller i bruk. Et kjøretøy kan imidlertid være mer klimavennlig enn et annet kjøretøy. Dette er knyttet til hvordan kjøretøyet er produsert, og hva som er kilden til energibæreren som brukes. Bruken av en elbil som kjører på kullkraft er ikke mer klimavennlig enn bruken av en bil på 100 % biogass eller avansert biodrivstoff. Skal man sikre at strøm til elbiler er 100 % fornybar, bør det i kriteriene være med at det er knyttet opprinnelsesgarantier til elektrisiteten som brukes.

For bærekraftig biodrivstoff er det krav om å dokumentere sertifisering av hva som er råstoffet til biodrivstoffet, hvor det kommer og hva som er det totale klimaavtrykket når man ser på utslipp fra hele verdikjeden til biodrivstoffet. Tilsvarende krav bør det være for andre fornybare energibærere, slik at man får en sammenliknbar dokumentasjon på faktisk klimaavtrykk ved bruk av ulike energibærere. Det vil kunne gi teknologinøytrale vurderingskriterier basert på likebehandling. I dag er dette dessverre fraværende i myndighetenes vurderinger av ulike energibærere, og i DFØs veiledere.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben  
Administrerende direktør

Einar Gotaas  
Fagsjef