

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring
POstboks 7154, St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref.:
20/1222

Vår ref. (saksnr.):
20/4281 - 9

Saksbeh.:
Sirin Engen, 977 94 547

Dato:
09.11.2020

Innspill til DFØs forslag til revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel viser til brev fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) av 25.09.2020 angående innspillsrunde for revisjon av veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere, med fokus på vurdering av flytende biodrivstoff.

Kommunaldirektøren i Byrådsavdeling for miljø og samferdsel avgir kommunens hørings svar på delegert fullmakt iht. bystyrets vedtak av 30.05.2001 sak 218, byrådets vedtak av 30.07.2001 sak 1360 og byråden for miljø og samferdsels vedtak av 01.08.2001.

I Oslo skal direkte klimagassutslipp reduseres med 95 prosent innen 2030 (byrådssak 214/2019). Oslos anskaffelser er et av de viktigste virkemidlene for å nå dette målet. Oslo kommunes anskaffelser skal brukes som et virkemiddel for å nå målsettinger om å redusere og resirkulere avfall, utvikle mer miljøvennlige transportløsninger og å redusere forbruk av energi og utslipp av klimagasser.

Bruk av biodrivstoff er en viktig del Oslo kommunes tilnærming til å kutte klimagassutslipp fra egne anskaffelser. I dette tiåret vil biodrivstoff spille en spesielt viktig rolle i overgangsfasen mot helt utslippsfrie teknologier (el og hydrogen). Ved å stille krav om at biodrivstoffet skal være dokumentert bærekraftig produsert og være fritt for palmeolje, har Oslo bidratt til et betydelig marked for biodrivstoff som er «riktig produsert».

På nasjonalt nivå har det siden 2009 vært stilt et omsetningskrav til drivstoffbransjen. Dette kravet har fungert slik at en minimumsandel av det totale drivstoffsalget skulle være biodrivstoff. Volumet av biodrivstoff som ble omsatt utover omsetningskravet, har vært fritatt for veibruksavgift. Dette gjorde at kostnadsdifferansen mellom «normalt drivstoff» og rent biodrivstoff var begrenset.

Omsetningskravet fungerte da som et «gulv»: Drivstoffbransjen måtte levere det fastsatte nivået, mens enkeltaktører som valgte å bruke mer/rent biodrivstoff (som Ruter, ASKO, Tine, Posten, mfl), bidro til at den faktiske omsetningen overoppfylte omsetningskravet. Dette bidro til

utslippskutt i Oslo – og nasjonalt – på et høyere nivå enn vi hadde forventet utfra omsetningskravet.

Fra 01.07.2020 ble dette fritaket for veibruksavgift opphevet. Fra denne datoen er alt biodrivstoff omfattet av veibruksavgiften. Siden biodrivstoff er dyrere i produksjon enn ordinært, fossilt drivstoff, betyr denne endringen at aktører som fortsatt velger å kjøpe rent biodrivstoff, pådrar seg betydelig økte ekstrakostnader.

Omsetningskravet må ikke forveksles med et «innblandingskrav». Drivstoffselskapene står fritt til å selge for eksempel 100 prosent fossilt drivstoff til deler av sin kundemasse og 100 prosent rent biodrivstoff til andre kunder, såfremt andelen biodrivstoff av årlig omsetning innfrir kravet. Omsetter vil legge seg akkurat på omsetningskravet for å minimere kostnadene. Når en kunde etterspør rent biodrivstoff, kan en større andel fossilt drivstoff selges til andre kunder. Potensielt vil drivstoffselskapet også kunne selge sitt fossile drivstoff noe billigere ettersom ekstrakostnaden knyttet til å møte omsetningskravet, delvis er dekket av kunden som kjøpte rent biodrivstoff.

Den samlede effekten av dette er at omsetningskravet ikke lenger utgjør et «gulv», men et «tak» for omsetningen av biodrivstoff i Norge. Med denne innretningen av omsetningskravet og avgiftsnivået, har det liten klimamessig hensikt, utover det omdømmemessige, å kjøpe rent biodrivstoff, fordi slike anskaffelser kun vil «frigjøre rom» for mer fossilt drivstoff til andre kunder.

Som en konsekvens av dette har DFØ sett seg nødt til å revurdere sine anbefalinger til offentlige innkjøpere.

I DFØs forslag, som nå er på høring, legges det opp til at biodrivstoff i offentlige innkjøp vektas likt som «ordinært drivstoff». Dermed er det likegyldig i konkurransesituasjonen om en aktør velger «ordinært drivstoff» eller et drivstoff med lavere/ingen fossil andel.

DFØ viser til at «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 for bruk av flytende biodrivstoff til veitransport i offentlige anskaffelser er svært begrenset, fordi omsetningen av flytende biodrivstoff allerede er regulert gjennom omsetningskravet».

Oslo kommune har jobbet med denne saken i et drøyt års tid. Mange andre aktører har gjort det samme.

Når DFØ velger å foreslå at det skal være likegyldig om offentlige innkjøpere velger ordinært – i hovedsak fossilt – drivstoff eller ikke, så antar vi at dette er utslag av direktoratets mandat om å følge opp med teknisk gjennomføring av en kjede politiske vedtak, som etter vår mening vil være uheldige for målet om å redusere klimautslippene.

Oslo kommune antar likevel at det ikke har vært regjeringens hensikt å anbefale offentlige innkjøpere å unngå bruk av biodrivstoff utover det volumet som vil følge av omsetningskravet.

Oslo kommune mener det finnes løsninger som gjør at omsetningskravet ikke undergraver det klimabidraget som en rekke offentlige innkjøpere og aktører i drivstoff og transportbransjen gir ved å framskaffe og etterspørre rent biodrivstoff som er bærekraftig produsert og fritt for palmeolje.

Dette kan gjøres ved at fylling av slikt 100 prosent biodrivstoff holdes utenfor omsetningskravet. Oslo kommune er positiv til at biodrivstoff vektas lavere enn el, hydrogen og biogass, men mener det ikke skal vektas likt med ordinært, hovedsakelig fossilt, drivstoff.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel vil derfor rette en henstilling til Klima- og miljødepartementet om å gi Miljødirektoratet og DFØ i oppdrag å samarbeide om å innrette et system som tillater at 100 prosent biodrivstoff i offentlige innkjøp kan registreres utenfor omsetningskravet. For at dette biodrivstoffet skal komme inn under en slik ordning, må det forutsettes at det er bærekraftig produsert, herunder at det har lav risiko for indirekte arealbruksendringer (ILUC) og avskoging.

Et slikt system vil sikre at miljøvekting av biodrivstoff i offentlige anskaffelser har klimaeffekt, det vil gi større nasjonale utslippsreduksjoner og bidra til å øke sannsynligheten for at Norge når nasjonale klimamål i 2030. Systemet må innrettes slik at salget av ikke-bærekraftig biodrivstoff ikke øker.

Oslo kommune anmoder DFØ om å avvende endelig utforming av sin reviderte veiledning inntil et mer klimavennlig system for offentlige innkjøpere er utviklet, jf. innspillene over.

Med vennlig hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Andreas Thesen Tveteraas
seksjonssjef

Kopi til:
Klima- og miljødepartementet