

7. november 2020

Høring av forslag om endring i DFØs veiledning om klima- og miljøvennlig biodrivstoff

Neste viser til «Innspillsrunde for revisjon av veiledning om klima- og miljøvennlig biodrivstoff og energibærere med fokus på vurdering av flytende biodrivstoff», utsendt av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) 25. september 2020. I notatet ber DFØ om innspill fra berørte parter på den planlagte endringen i DFØs veiledning. Under følger våre innspill til høringsforslaget.

Kort om Neste

Neste (NESTE, Nasdaq Helsinki) arbeider med å skape bærekraftige løsninger for transport, næringsliv og forbrukere. Vi har en bred portefølje av fornybare produkter som bidrar til at kundene våre kutter sine klimagassutslipp. Neste er verdens største produsent av fornybar diesel raffinert fra avfalls- og restprodukter. I tillegg jobber vi med å introdusere og implementere fornybare løsninger for flyindustrien og plastikkindustrien. Vi ønsker å være en solid og forutsigbar partner, bredt anerkjent for vår ekspertise, forskning og vår satsing på fornybare løsninger.

I 2019 bidro Neste sine fornybare produkter til å redusere klimagassutslipp tilsvarende 9,6 millioner tonn. Dette tilsvarer utslipp fra 3,5 millioner fossildrevne personbiler, eller det årlige CO₂-fotavtrykket til 1,5 millioner EU-borgere.

I 2020 ble Neste kåret til verdens tredje mest bærekraftige selskap av Global 100.

Vår vurdering av forslaget

DFØ foreslår å gå bort fra anbefalingen om at offentlige oppdragsgivere bør etterspørre flytende biodrivstoff i situasjoner hvor den offentlige kontrakten primært brukes til å oppfylle et omsetningskrav som omsettere uansett er lovpålagt å oppfylle.

DFØ har fått utarbeidet et notat fra Miljødirektoratet i forbindelse med sitt forslag. I dette notatet skriver Miljødirektoratet på den ene side at «Vi understreker videre 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». På den annen side skriver Miljødirektoratet at «Slik dagens regelverk er innrettet vurderer Miljødirektoratet at klimaeffekten av bruk av flytende biodrivstoff i offentlige anskaffelser er svært begrenset.» De to uttalelsene sett i sammenheng viser at vi står overfor en systemsvikt i regelverket, ettersom det er utformingen av regelverket (og ikke produktegenskaper ved biodrivstoff) som

7. november 2020

gjør at klimaeffekten av flytende biodrivstoff i offentlige anskaffelser vurderes som begrenset.

Når DFØ gjennom Miljødirektoratets notat således gjøres oppmerksom på at det foreligger en systemsvikt i regelverket, bør det tjene som en tilskyndelse til å igangsette en prosess med sikte på å eliminere systemsvikten. Det har imidlertid ikke skjedd. I stedet foreslår DFØ altså å bygge videre på systemsvikten ved å fraråde offentlige innkjøpere å anskaffe biodrivstoff på tross av at biodrivstoff isolert sett bidrar til reduserte utslipp.

I sitt notat viser DFØ til § 1 i Lov om offentlige anskaffelser, hvor det fremgår at offentlige anskaffelser skal fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser. Vurdert ut fra et effektivitetsperspektiv synes imidlertid DFØs forslag å være betenkelig. Dersom offentlige innkjøpere ikke skal øke sine utslipp som et resultat av at de går bort fra biodrivstoff, krever det at innkjøperne finner andre alternativer som er minst like klimavennlige som biodrivstoff. Problemet er at slike alternativer ofte er mindre kostnadseffektive enn biodrivstoff. Dette kan man blant annet se av de mange medieoppslagene den siste tiden om offentlige innkjøpere som har gått tilbake til fossilt drivstoff, i stedet for klimavennlige alternativer, etter at det ble innført veibruksavgift utenfor omsetningskravet. Disse eksemplene viser at klimavennlige alternativer til biodrivstoff ikke alltid er innenfor økonomisk rekkevidde for offentlige innkjøpere. Signalet i DFØs anbefaling blir følgelig at dersom offentlige innkjøpere skal ta ansvar for å redusere utslipp, så må de velge de dyreste alternativene.

Det er videre grunn til å frykte at DFØs anbefaling vil kunne ha uheldige følger for klimaomstillingen i kommune-Norge. I bykommuner er det til en viss grad tilgjengelig kostnadseffektive alternativer til biodrivstoff. I landlige kommuner gjelder det i mindre grad. Det er derfor grunn til å frykte at DFØ med dette forslaget kan komme i skade for å svekke klimaarbeidet i landlige kommuner. Per i dag er det ikke et lovpålagt krav om klimabudsjett i kommunene, selv om vi ser at stadig flere kommuner er i ferd med å utarbeide kommunale klimabudsjett. Det er i seg selv en positiv utvikling at kommunene slik tar økt ansvar for egne utslipp, men med DFØs forslag vil man bygge opp et system som vanskeliggjør kommunenes arbeid med å kutte sine utslipp. Økt bruk av biodrivstoff er et av de enkleste klimagrepene en kommune kan ta, men vil i henhold til DFØs forslag ikke ha klimanytte.

Offentlig sektor har et uttalt ønske om å benytte sin anskaffelsesmakt på en slik måte at den bidrar til omstillingen til et lavutslippssamfunn og på en slik måte at offentlige anskaffelser bidrar til fremveksten av et marked for klimavennlige løsninger. I regjeringsplattformen heter det at regjeringen vil «Bruke offentlige anskaffelser og regelverk for å stimulere etterspørsel etter produkter som er produsert med lavutslippsteknologi [...]» (side 85). Dersom det er fare for at effekten av DFØs forslag blir at offentlige innkjøpere går tilbake til fossilt drivstoff, i

7. november 2020

mangel av kostnadseffektive og klimavennlige alternativer til biodrivstoff, er det vanskelig å se hvordan DFØs forslag harmonerer med dette punktet i regjeringsplattformen.

Miljødirektoratet har på sine nettsider publisert en veileder for hvordan kommunene i Norge bør gå frem for å redusere klimafotavtrykket av sine anskaffelser.¹ I veilederen anbefaler blant annet Miljødirektoratet kommunene å «Kreve biodrivstoff i egen drift og i tjenester (kortsiktig tiltak), som innkjøper». DFØs forslag ser ikke ut til å være i overensstemmelse med denne anbefalingen.

For øvrig oppfatter vi det slik at forslaget til drivstoffmatrise ikke baserer seg på teknologinøytrale kriterier. Manglende teknologinøytralitet skyldes at biodrivstoff til nå har blitt vurdert med hensyn til LCA (livsløpsutslipp) og ILUC (indirekte arealbruksendringer), mens el og hydrogen kun vurderes med hensyn til direkteutslipp fra bilen. Alle de fornybare drivstoffene bør imidlertid vurderes ut ifra deres klimaeffekt i et livsløpsperspektiv. Det er viktig for å sikre at innkjøperne har et adekvat sammenligningsgrunnlag og for å sikre at helhetlige klimavurderinger ligger til grunn for drivstoffanskaffelsene.

Konklusjon

Det er betenkelig at DFØ foreslår å bygge videre på en systemsvikt i regelverket fremfor å eliminere systemsvikten. Heller enn å fraråde kommunene å gjøre anskaffelser av klimavennlig biodrivstoff, bør systemsvikten avbøtes gjennom for eksempel reversering av veibruksavgift på biodrivstoff omsatt utenfor omsetningskravet. En annen mulighet er å definere offentlig sektors bruk av biodrivstoff slik at det faller utenfor omsetningskravet. Da vil kollektivtransporten/offentlige anskaffere kunne kjøpe biodrivstoff utenfor omsetningskravet. Slik vil offentlige innkjøpere kunne utløse det klimapotensialet som ligger i biodrivstoff som en klimaløsning fremfor å måtte benytte seg av mindre kostnadseffektive løsninger eller i verste fall måtte gå tilbake til fossilt drivstoff.

¹ Adresse til den aktuelle nettsiden:

<https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-en-ergitiltak/innkjop/>