

DFØ

Saksbehandler:
Kristin Holter
Deres ref.:
Vår ref.: 20/03531-2
Dato: 09.11.2020

Svar på Invitasjon til innspill - DFØs drivstoffmatrise vedr. klimaeffekt av flytende biodrivstoff

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

Ruter As viser til brev fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) av 02.10.2020 og invitasjon til å gi innspill til DFØs forslag til ny drivstoffmatrise.

Bakgrunn – om Ruter og Ruters klimamål

Ruter er det felles administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Oslo og deler av Viken (tidligere Akershus fylke). Ruter står for om lag halvparten av landets kollektivtransport.

Et viktig mål for Ruter er å gjøre kollektivtransport, sammen med sykkel og gange, til et naturlig førstevalg. Samtidig er Ruters mål at alle transportmidler kun skal benytte fornybar energi innen utgangen av 2020, og at driften skal være utslippsfri ved utgangen av 2028.

Ruters ambisiøse klimamål reflekterer eiernes målsettinger, der reduserte klimagassutslipp fra veitrafikk er et sentralt tiltak.

Ruter gjennomfører målsettingen om fossilfri drift ved utgangen av 2020 (Fossilfri 2020) ved å kreve fossilfri og utslippsfri drift i nye kontrakter, og inngå endringsavtaler med operatørene om innføring av HVO i eksisterende kontrakter. Per 2020 består Ruters busspark av 1113 diesibusser, 156 batterielektriske busser, 140 biogassbusser og 5 hydrogenbusser. Gjennomføringen av Fossilfri 2020-målet baserer seg derfor i meget stor grad på bruk av 100% biodiesel. Fra utgangen av 2028 vil Ruters drift være basert på utslippsfri teknologi (batterielektrisk eller hydrogen).

I anbudsprosesser gir Ruter verken poeng til tilbud med fossilt drivstoff i miksen, eller konvensjonelt biodrivstoff. I nyere kontrakter krever Ruter at «flytende drivstoff som benyttes i gjennomføringen av oppdraget skal tilfredsstillende bærekraftskriteriene for biodrivstoff slik det er angitt i forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften §§ 3-6 til 3-9 og 3-11.) (...) Drivstoffet som brukes i gjennomføringen av oppdraget skal ikke være fremstilt av palmeolje, rester og/eller biprodukter fra produksjon av palmeolje.»

Innspill fra Ruter

DFØs nåværende drivstoffmatrise er knapt to år gammel, og ble publisert i betaversjon november 2018. Her blir det foreslått at avansert biodiesel gis 7 miljøpoeng, mot 10 for elektrisitet. De store endringene som har skjedd i rammevilkårene for flytende biodrivstoff det siste året er bakgrunnen for DFØs forslag til ny drivstoffmatrise, hvor avansert biodiesel gis null poeng, det samme som fossil diesel:



Omsetningskravet har økt fra 12 % i 2019 til 22,3 % fra 1.juli 2020, og vil øke til 24,5 % fra 1.januar 2021. 1.juli 2020 ble det innført veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff. Før 1.juli var bare biodrivstoff omsatt innenfor omsetningskravet pålagt veibruksavgift.

DFØs forslag til ny drivstoffmatrise, der flytende biodrivstoff ikke gis miljøpoeng, baserer seg på en analyse utarbeidet av Miljødirektoratet. I analysen legger direktoratet vekt på 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. Men de vurderer samtidig at klimaeffekten av krav om 100% flytende biodrivstoff til veitransport i offentlige anskaffelser er nær null, fordi dette brukes av omsetterne av drivstoff til å oppfylle et omsetningskrav de uansett er lovpålagt å fylle.

Med systemet for omsetning av flytende biodrivstoff som eksisterer i Norge i dag, er Ruter satt i en svært vanskelig situasjon: Allerede inngåtte kontrakter, hvor kontrakten er vunnet med utgangspunkt i et krav om fossilfri kjøring, kan sannsynligvis ikke endres, og uansett ikke uten grundige juridiske prosesser for hver kontrakt. Ruters handlingsrom begrenser seg derfor til å unnlate å stille krav om fossilfri drift for tre kontrakter som er planlagt konvertert til fossilfri drift fra årsskiftet 2020-2021. Ruter vil derfor måtte ta en betydelig ekstrakostnad forbundet med å fortsette med 100% biodrivstoff, vel vitende om at klimaeffekten er nær null. I 2021 vil Ruters busser bruke cirka 30 millioner liter flytende drivstoff.

Ruter ønsker å bidra der vi kan til løsningen på klimakrisen, og til at Norge når sine klimamål. Ruter oppfordrer derfor DFØ og Miljødirektoratet om å ta initiativ til at det etableres en løsning som gjør det praktisk mulig for Ruter og andre å gi et ekstra bidrag til å redusere klimagassutslipp fra veitrafikken. Dette kan for eksempel gjøres ved å etablere et system som tillater at flytende biodrivstoff i offentlige innkjøp kan registreres utenfor omsetningskravet.

Annen politikk på området

Ruter ønsker i denne forbindelse også å henlede oppmerksomheten til regjeringens *Handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025* (datert 1.juli 2019) og EUs *Clean Vehicle Directive*. *Handlingsplanen* fra 2019 er en oppfølging av Granavolden-plattformen, og er regjeringens plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025.

Planen understreker hvor viktig fossilfri kollektivtrafikk er for Norges arbeid for å nå sine utslippsforpliktelser frem mot 2030. Planen har også til hensikt å gi forutsigbarhet og redusere risiko forbundet med investeringer i fossilfri kollektivtrafikk.

Med dagens system for omsetning av flytende biodrivstoff er kollektivbransjen fratatt det som i dag er det viktigste virkemidlet for å nå målet om fossilfri drift, nemlig overgang til 100% biodrivstoff-kontrakter. De raske endringene i rammebetingelsene for omsetning av flytende biodrivstoff, som hver for seg har de beste hensikter, har ikke tatt med i vurderingen kollektivselskapenes muligheter til å levere fossilfrie tjenester innenfor et slikt system.

Ruter vil dessuten gjøre oppmerksom på at en busskontrakt gjerne varer i 10 - 12 år, og at kontraktskrav om fossilfri drift er en betydelig investering, sett i forhold til fossil drift. Endringene i rammebetingelser for omsetning av flytende biodrivstoff, som DFØ selv påpeker har hatt en rask utvikling, har i strid med dette målet påført bransjen stor risiko og dårlig forutsigbarhet.

For Norge vil *EUs Clean Vehicle Directive* med overveiende sannsynlighet innebære krav om at 45 prosent av alle busser innkjøpt av det offentlige (kontraktsignering) i perioden august 2021 – 2025 skal være «clean», dvs. ha ikke-fossilt drivstoff som energikilde. Av denne andelen skal halvparten være utslippsfrie (dvs. totalt 22,5 prosent utslippsfrie busser). For Ruter vil de store anbudene som står for døren være avsluttet innen direktivet trer i kraft. Ruters busskontrakter kan derfor ikke telles med når Norge skal rapportere på oppfyllelse av direktivet. Ruters erfaring er at mange mindre kollektivselskaper enten ikke har råd eller praktisk mulighet til å velge batterielektrisk, hydrogen eller biogass i sine kontrakter. Dagens regime for omsetning av flytende biodrivstoff, som innebærer at nye kontrakter ikke vil etterspørre fossilfritt, kan dermed få som utilsiktet bieffekt at Norge ikke klarer å oppfylle EUs *Clean Vehicle Directive*.



Med hilsen
Ruter As

Snorre Lægran
Plandirektør

Kristin Holter
Miljøkoordinator

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Liste over mottakere:

DFØ, Sarah Fossen Sinnathamby

Liste over kopimottakere:

Juridiske tjenester, Marit Westvig

Juridiske tjenester, Line Camilla Werner

Økonomi og virksomhetsstyring, Rune Pedersen

Strategiske anskaffelser, Marit Elin Leite

Innkjøp, Hellik Ole Hoff

Kontraksforvaltning, Øystein Skjeggedal Fjæra

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Gisle Haakonsen

Klimaetaten, Sirin Enger

Materiell og anlegg, Pedram Nadim

Viken fylkeskommune, Morten Rannem

Viken fylkeskommune, Vinjar Gjelstad