

## Høringsuttalelse til ny drivstoffmatrise fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring

Offentlige innkjøp spiller en viktig rolle for det grønne skiftet, og er et viktig virkemiddel for å både å minimere klimafotavtrykket og etterspørre nye klimaløsninger som trengs i lavutslippssamfunnet. Transport og kjøretøy er sentrale for begge disse perspektivene.

Viken fylkeskommune har ambisiøse klimamål både for Viken-samfunnet og for egen virksomhet, og valg av drivstoff og kjøretøYTEKNOLOGI har påvirkning på klimagassutslipp og omlegging til lavutslippssamfunnet i mange ulike sektorer.

Problemstillingene i utkastet fra DFØ er beskrevet i 4 deler. Under er våre innspill til hver del.

### 1.Kriterier som matrisen bygger på

Drivstoffmatrisen er bygd opp ved at drivstoff som skal benyttes i en kontrakt får poeng ut fra miljømessige egenskaper (lokal luftforurensning og klimagassutslipp). Poengene for de ulike drivstofftypene er satt ut fra en skjønsmessig vurdering av disse kriteriene opp mot hverandre. Vi mener at dette er en uheldig tilnærming, ettersom lokal luftforurensning er et stort problem noen steder, som Bergen, Oslo og Geiranger, mens et mindre utfordring andre steder, som Ålesund og Hvaler. Klimagassutslippene er derimot like ødeleggende uavhengig av hvor utslippene skjer.

	A	B	C	D	E	F	G
1	<b>Drivstoffmatrise for klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser av tjenester med tunge kjøretøy</b>						
2	Teknologi	Drivstoff / energibærer	Forklaring	Poeng 0-10			[Enhet]
3	Nullutslipp	Elektrisit	Produisert via elektrolyse ("grønn" hydrogen) eller med karbonfangst- og lagring ("blå" hydrogen)	By*	Land		
4				10	10		
5	Elektrisk fremdrift	Hydrogen		9,5	9,5		
6	<b>Avansert biodrivstoff</b>						
7	Euro VI Gass	Biogass	100 % biogass fra avfall eller biprodukter	5	7,5		
8	<b>Regulert av omsetningskrav i Produktforskriften</b>						
9	<b>Avansert flytende biodrivstoff</b>						
10	Euro VI Diesel / etanol	HVO 100, ED 95 Bioetanol	Dekkes av omsetningskravet*				
11	<b>Konvensjonelt flytende biodrivstoff</b>						
12	Euro VI Diesel / etanol	HVO 100, ED 95 Bioetanol, B 100	Dekkes av omsetningskravet*				
13	<b>Fossile drivstoff</b>						
14	Euro VI Gass	Naturgass	Fossilt drivstoff	0	0		
14	Euro VI Diesel	Konvensjonell diesel	Fossilt drivstoff	0	0		

### Alternativ løsning:

Viken fylkeskommune mener matrisen bør fokusere på det klimafaglige i sine vurderingskriterier for poengsetting, og bruke gode og sikre kilder på biogass i Norge sin klimaeffekt. Matrisen kan i tillegg opplyse om at innkjøpere kan justere poengene hvis innkjøpet gjelder et område hvor lokal luftforurensning er en vesentlig problemstilling. Vi

### PLAN Avdeling for klima og energi

**Postadresse:** Postboks 220, 1702 SARPSBORG  
**Besøksadresse:** Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO  
**Telefon:** 32 30 00 00

**E-post:** post@viken.no  
**Internett:** www.viken.no  
**Org.nr.:** 921693230

anser matrisen som et et svært viktig verktøy for å redusere klimagassutslippene fra offentlige anskaffelser, og da gir det uheldige utslag å blande inn andre faktorer.

## **2. Matrisens inndeling i by og land**

Matrisen er inndelt i by og land. Det betyr at drivstoff får ulik poeng avhengig i hvilke områder det kjøres. Dette slår i praksis bare ut for biogass, som får 5 poeng i byområder og 7,5 i de landlige områdene. Dette er gjort for å imøtekomme problemstillingen beskrevet over der det antas at det er flere byområder enn landlige områder som har utfordringer med lokal luftforurensning. Utfordringer med lokal luftforurensning er imidlertid lokalt betinget, og avhenger av topografi, klima, og tilgang på målestasjoner.

Ettersom vi mener at klimagassutslipp bør være hovedkriteriet for matrisen, anser ikke fylkeskommunen inndelingen i by og land som hensiktsmessig. Reduksjoner av klimagassutslipp er like viktig uavhengig om det kjøres i by eller land og matrisen bør ha en felles tilnærming for hele landet.

### Alternativ løsning:

Viken fylkeskommune mener at matrisen ikke bør ha et skille mellom by og land, men ha én felles tilnærming for hele landet.

## **3. Vekting av biogass**

Slik matrisen fremstår nå er det ulogisk at biogass i landområder, hvor lokal luftforurensning er et lite eller begrenset problem, er vektet klart lavere enn elektrisitet og hydrogen. Biogass sin gode klimanytte er veldokumentert. I EUs oppdaterte Renewable Energy Directive (REDII) er det gjort en analyse av klimafotavtrykket til biogass produsert fra ulike råstoff og med ulike metoder. Den biogassen som er tilgjengelig på det norske markedet kommer hovedsaklig fra norske anlegg, men det er noe import fra Sverige og det kan bli mulig å importere noe fra Danmark. I alle de skandinaviske landene produseres biogass fra avfallsstoffer, med store innslag av gjødsel fra storfe og gris i Danmark og Sverige, og mye matavfall i Norge. Anleggene i Skandinavia er gjennomsnittlig mer moderne enn lengre sør i Europa, og det blir derfor mest riktig å forholde seg til utslippsfaktorene i det øvre sjiktet i REDII (lukkede anlegg basert på avfall og gjødsel), det vil si en utslippsreduksjon sammenlignet med fossile drivstoff på mellom 86 og 206 %.

### Alternativ løsning:

Biogass sin gode klimanytte er veldokumentert, og poengscorene bør bygge på EUs RED II (s. 178) og dokumentasjon av klimanytte av biogass som er tilgjengelig på det norske markedet, dvs fra skandinaviske biogassanlegg, og fortrinnsvis basert på den norske bransjenormen.

## **4. Øvrig biodrivstoff vektet likt som fossilt drivstoff**

Øvrig biodrivstoff, slik som biodiesel og bioetanol, er vektet med 0 poeng i matrisen. I Norge må biodrivstoff minst medføre en reduksjon av utslippene på 50% i forhold til konvensjonelt drivstoff for å kunne selges som biodrivstoff. Samtidig som man vet at biodrivstoff er langt mer klimavennlig enn vanlig drivstoff, vet man også at tilgangen på 100% biodrivstoff er begrenset som følge av omsetningskravet som stilles til drivstoffdistributører.

I høringen er det vist til et notat fra Miljødirektoratet som vurderer at siden flytende biodrivstoff inngår i omsetningskravet er miljønyttene av å ta inn krav om flytende biodrivstoff i offentlige transportkontrakter svært begrenset, hvis det har noen effekt overhodet. I praksis innebærer dette at for hver liter biodiesel som inngår i offentlige kontrakter må drivstoffprodusentene levere en liter mindre drivstoff til det kommersielle markedet. Derfor mener direktoratet at offentlige transportkontrakter med krav om bruk av biodrivstoff ikke vil påvirke den totale omsetningen av biodrivstoff på landsbasis.

Dette er et resultat av endringene staten har gjennomført det siste året i omsetningskrav og fjerning av avgiftsfritak for biodrivstoff. Frem til 01.01.2020 var biodrivstoffet som ble solgt innenfor omsetningskravet ilagt vegbruksavgift, men biodrivstoffet solgt ut over dette hadde fritak. Det førte til at aktører som Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk, som ønsket å strekke seg lengre, kunne kjøpe 100 prosent biodrivstoff med begrenset kostnadsdifferanse til fossilt drivstoff. Med dagens veibruksavgift og omsetningskravet slik det fungerer i praksis i dag, har de ikke lenger økonomisk handlingsrom til å strekke seg like langt.

Selv om teknologiutviklingen går raskt, er det lite trolig at man vil nå målene om fossilfri egen virksomhet innen 2028, fossilfri transportsektor i Østfold og Follo, og halvering av transportutslippene i Akershus, kun med el, hydrogen og biogass. Disse tre energibærerne er utvilsomt de mest bærekraftige og klimavennlige, og er dermed de mest fremtidsrettede drivstoffene. Det vil imidlertid være uheldig om fossile drivstoff benyttes lengre enn nødvendig fordi det ikke finnes insentiver for flytende biodrivstoff.

#### Alternativ løsning:

Totalt sett vurderer Viken fylkesråd derfor at det er uheldig om flytende biodrivstoff får en poengvekting på 0, men at det er viktig at det er et tydelig skille mellom el, hydrogen og biogass i den øverste delen av skalaen, og flytende biodrivstoff i den nederste delen. Det er også viktig at det settes svært tydelige og strenge miljøkrav til flytende biodrivstoff.

Viken fylkeskommune anbefaler at Miljødirektoratet og DFØ samarbeider om å innrette et system som tillater at biodrivstoff i offentlige innkjøp kan registreres utenfor omsetningskravet. Et slikt system vil sikre at miljøvekting av biodrivstoff i offentlige anskaffelser har klimaeffekt og dermed bidra til at Norge når nasjonale klimamål i 2030. Systemet må derfor innrettes slik at salget av ikke-bærekraftig biodrivstoff ikke øker.

Vennlig hilsen

Anne Beathe Tvinnereim

Fylkesråd for plan, klima og miljø