

Til: Direktoratet for økonomistyring

Fra: NHO Transport

Sak: Revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport

Dato: 06.11.20

NHO Transport viser til forslag til revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, deres saksreferanse 20/1222. Direktoratet foreslår, med basis i råd fra Miljødirektoratet, at flytende biodrivstoff ikke lenger skal anbefales (premieres) i offentlige transportkontrakter.

NHO Transport representerer persontransportbedrifter som leverer kollektivtrafikkjenester på offentlige anbudskontrakter i hele Norge. Biodrivstoff, spesielt HVO, er essensielt for kollektivtrafikkens fornybarandel og dokumenterte reduksjon av egne klimagassutslipp. Foreningen er kritisk til premissene Direktoratet for økonomistyring (DFØ) bygger sine anbefalinger på.

Gitt at premissene er korrekte, nemlig at bruk av 100 prosents biodrivstoff på busser og andre nyttekjøretøy IKKE har noen klimaeffekt, er dette en skandale med tanke på at direktoratet for kun to år siden anbefalte fylkeskommunale innkjøpere å gi biodrivstoff 7 av 10 poeng i deres anbudskonkurranser i den da helt nye [drivstoffmatrisen](#).

NHO Transports synspunkter og innspill er utdypet i det følgende.

Kollektivtrafikkens rolle i klimapolitikken

Gjennom Paris-avtalen har Norge forpliktet seg til ambisiøse klimamål, og klimagassutslippene fra hele persontransporten bør reduseres på en samfunnsøkonomisk fornuftig måte. Kollektivtrafikkens rolle og betydning for å nå transport-, miljø- og klimapolitiske mål er blant annet forankret i Nasjonal transportplan, byvekstavtaler og belønningsavtaler, samt regionale klimaplaner.

Vi vil også vise til Samferdselsdepartementets oppfølging av Granavold-erklæringen i [Handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025](#) (datert 1.juli 2019), der fylkeskommunene oppfordres til å etterspørre klimavennlige løsninger innenfor kollektivtransporten.

Drivstoff og energibærere i kollektivtransport med buss

Fossilt drivstoff er ikke bærekraftig og bør dermed fases ut så snart andre alternativer er konkurransedyktige og tilgjengelige på markedet. Takket være omfattende bruk av biodrivstoff, spesielt HVO, er klimagassutslippene fra norske busser kraftig redusert siden 2013. Det viser en kartlegging av klimagassutslipp og drivstofforbruk for NHO Transport¹. I 2020 blir det brukt cirka 52 millioner liter HVO og annet flytende biodrivstoff til buss-transport. Hvis dette hadde vært autodiesel, ville det gitt et klimagassutslipp på knappe 140 tusen tonn CO₂. I 2021 er prognosen at det vil bli brukt 62 millioner liter biodrivstoff til kollektivtransport med buss.

Prisforskjellen mellom HVO og autodiesel er 7,10 kroner per liter eks. mva, ifølge Circe Ks prisliste av 6. november i år². **Hvis Miljødirektoratet og DFØ har rett, betyr det at fylkeskommunene vil bruke 369,2 MNOK på et tiltak som har null klimaeffekt i 2020. Neste år vil dette tallet øke til 440,2 MNOK, gitt at prisforskjellen er den samme. Siden dette er lange anbudskontrakter, kan den samlede kostnaden bli 10 ganger høyere, altså mer enn fire milliarder kroner.**

Det er også viktig å presisere at de fylkeskommunale bestillerne står fritt til å stille - og erfaringsmessig stiller - krav til biodrivstoffet som skal anvendes i kontraktene. Eksempler er at det tilfredsstiller spesifiserte krav til bærekraft (se produktforskriften §§ 5§3-6 til 3-9 og 3-11.) og at det ikke er basert på palmeolje. EUs fornybarhetsdirektiv blir også revidert.

Dette er langvarige kontrakter på inntil 10 år, som er vunnet på bakgrunn av blant annet pris- og miljøkrav. Disse kontraktene kan ikke oppheves uten kompliserte forhandlinger mellom fylkeskommunene og busselskapene.

Vurdering av DFØs forslag til revidert veiledning for veitransporten

"Grønne anskaffelser er lovpålagt og et viktig virkemiddel for å oppnå Norges klima- og miljømål. (...) Krav til utslippskutt og overholdelse av forpliktende nasjonale og lokale klimamål legger rammer for alle sektorer, og offentlig sektor kan med sin innkjøpsmakt være en viktig pådriver for grønn omstilling". Formuleringene er hentet fra DFØ og NHOs ferske [veileder for grønne anskaffelser](#). NHO Transport støtter denne tilnærmingen, og mener DFØs forslag til drivstoffmatrise fullstendig bryter med de prinsipper som til nå har styrt klimapolitikken.

- Veiledningen fra DFØ bør basere seg på mål om klimagassreduksjoner ved de ulike energibærerne og drivstoffene. I forslaget kan man få inntrykk av at målet er å lage en matrise som bygger opp et nasjonalt marked for bruk av elektrisk energi eller biogass.

¹ [Kartlegging av drivstofforbruk og klimagassutslipp fra norsk bussbransje. Stakeholder AS, mars 2020](#)

² Fra 1.7.20 ble det innført full veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff

- Når konvensjonell diesel likestilles med avansert og konvensjonelt biodrivstoff i DFØs veiledning, gjenspeiler det ikke klimaeffekten ved de ulike drivstoffene.
- Hvis det i fylkene av ulike grunner ikke er aktuelt å anskaffe elbusser eller biogassbusser, vil tilbydere med Euro VI-busser på fossil energi³ vinne anbudet.

Resonnementet til Miljødirektoratet og DFØ er at forbruket av biodrivstoff reguleres av omsetningskravet og salg i massemarkedet. Dette er isolert sett logisk, gitt at omsetningskravet faktisk avspeiler den maksimale mengden det er vilje til å kjøpe i Norge. Vi tror ikke det er riktig, noe blant annet omsetningstallene fra 2019 illustrerer. Men *hvis* det er korrekt, innebærer det at myndighetene har laget et regime som innebærer at bruk av bærekraftig biodrivstoff i tungtransporten kun fører til høyere kostnader og ingen klimaeffekt.

Foreliggende veileder kan bidra til en raskere overgang til elektrisk bussdrift eller biogassdrift enn det som er samfunnsøkonomisk lønnsomt, sett i forhold til klimamålene. En forsert innføring av biogassbusser og el-busser vil være en ekstrakostnad for fylkene, som vil redusere trafikkeffekten av de samlede midler til kollektivtrafikken.

Forslag til løsning

1. Den eksisterende matrisen opprettholdes.
2. Miljødirektoratet gis i oppdrag å utvikle en ordning der klimaeffekten av 100 prosents biodrivstoffprodukter kommer i tillegg til omsetningskravet for bruk/omsetning i massemarkedet.

Oppsummert mener NHO Transport at det også i fremtiden bør være attraktivt og hensiktsmessig å bruke bærekraftig flytende biodrivstoff i tungtransporten, inklusiv kollektivtrafikken, for å oppnå reelle klimagevinster.

NHO Transport viser også til høringsuttalelsene til NHO og Drivkraft Norge. Skulle det være spørsmål eller uklarheter, står vi til disposisjon for nærmere dialog.

Med vennlig hilsen
NHO Transport



Jofri Lunde
næringspolitisk sjef

³ innblandet 24,5 % biodrivstoff, eventuelt bare 12,25% når drivstoffet er avansert, i henhold til omsetningskravet