

Svar på høring om revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, med fokus på flytende biodrivstoff

Vi viser til utsendt forslag til revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, og sender her våre vurderinger av de foreslåtte endringene.

Det er bra at DFØ gjør jevnlige vurderinger og justeringer på veiledningen for klima- og miljøvennlige anskaffelser i takt med teknologiutviklingen. Vi er positive til at vektingen av nullutslipp øker i forslaget. Men vi er overrasket og skuffet over forslaget om å likestille bærekraftig biodrivstoff med fossilt drivstoff i offentlige anskaffelser. Det er et klart brudd på de klare politiske målene om å få til et raskt skifte til fornybar og utslippsfri transport, og offentlige anskaffelser som skal lede an i dette med å fremme klimavennlige løsninger og minimere miljøbelastningen i alle anskaffelser. Vi mener brevet fra Miljødirektoratet som ligger til grunn er feilaktig og mangelfullt. Det som omtales som en utfordring er enkelt å løse ved lage en ordning som sikrer at volumet av bærekraftig biodrivstoff i offentlige anskaffelser også framover vil være volum ut over omsetningspåbudet.

Her er våre innspill til endringer i det tilsendte forslaget:

Krav til nullutslippskjøretøy og leveranser til det offentlige, der det er tilgjengelig

Nullutslippskjøretøy er nå tilgjengelig for langt større andel av transporten, som for bussmarkedet, og kommer nå også for fullt for tungtransport som lastebiler.

I regjeringsplattformen i 2019 har regjeringen slått fast at de skal «*stille krav om nullutslippstransport i leveranser til det offentlige, der det ligger til rette for det*».

For innkjøp av offentlige kjøretøy ble krav til null- eller lavutslipp vedtatt politisk allerede i regjeringsplattformen i 2013 og stortingsvedtak i 2015 med "*Stortinget ber regjeringen utarbeide krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette.*»

Veilederen til offentlige anskaffelser fra DFØ er et verktøy for å gjennomføre denne politikken. For alle offentlige anskaffelser hvor nullutslippsløsninger er tilgjengelig, må det nå stilles krav til det i anskaffelsene. Det bør primært gjennomføres som minimumskrav i anskaffelsene.

En god metode for å avgjøre om det er nok tilgjengelige løsninger i markedet, er standardkravene som Oslo kommune har innført for alle sine anskaffelser, hvor det stilles som minimumskrav så snart det er tilgjengelig løsning fra 3 leverandører, basert på markedsundersøkelse. Der nullutslipp ikke er nok tilgjengelig for å stille det som minimumskrav, gis det høy miljøvekting i anbudet slik at det er godt mulig å vinne fram med det i anbudene.

DFØ bør innføre de samme/tilsvarende obligatoriske standardkrav som Oslo kommune, gjeldende for alle offentlige anskaffelser. I dag er det alt for mange offentlige anskaffelser som bryter loven om miljøkrav i offentlige anskaffelser, hvor det ikke fremmes klimavennlige løsninger, selv der det er svært relevant og løsninger er tilgjengelig. Det er en helt uholdbar situasjon, og DFØ har et stort ansvar for å sørge for å rydde opp i dette nå. En måte å sikre at dette blir endret er å innføre obligatoriske standardkrav for alle anskaffelsene, slik Oslo kommune har gjort. Ved at veiledningen (kriteriene) blir obligatorisk, og/eller med forskrift.

Bærekraftig biodrivstoff i offentlige anskaffelser må kreves der nullutslipp og biogass ikke er tilgjengelig

Det er fortsatt mange transportoppdrag over hele landet hvor tilgjengeligheten av utslippsfri kjøretøy og biogass er lav. For bruksområder som langtransport, og tunge anleggsmaskiner, vil bærekraftig biodrivstoff være den fornybare løsningen som er tilgjengelig i dag og i lang tid framover. Her forutsetter vi at biodrivstoffet er laget av råstoff uten høy risiko for ILUC og avskoging. Veiledningen fra DFØ må ha tydelige krav til bærekraftige fornybare løsninger for anskaffelsene, både for det som ligger innenfor og utenfor omsetningspåbudet. De utfordringene dere har pekt på er helt mulig å løse, og slik unngå videre bruk av fossilt drivstoff i offentlige anskaffelser.

Det er mye bra i dagens veileder til DFØ for innkjøp av biodrivstoff med lav risiko for avskoging. ZERO og Regnskogsfondet har brukt mye tid på prosessen med dette. Svakheten med veilederen i dag er at det ikke er obligatorisk. Det er lagt opp som veileder for de som vil velge det, med «*Dersom du har mål om å anskaffe bærekraftig biodrivstoff med lav (risiko for) ILUC kan du vurdere å stille krav til drivstoffet på følgende måter:*». Dette må endres til å bli obligatorisk å følge, for å sikre at alt biodrivstoff i offentlige anskaffelser blir fra råstoff med lav avskogingsrisiko.

100% markedet for bærekraftig biodrivstoff i offentlige anskaffelser er viktig

Omsetningskravet er et viktig virkemiddel for å sikre et gradvis økende *minstevolum* av bærekraftig fornybart biodrivstoff for alt drivstoff, og gradvis redusert fossilt drivstoff. Omsetningspåbudet er ett av flere virkemidler som trengs for å få til et fullt skifte fra fossil til helt fornybar transportsektor. Omsetningspåbudet er ikke, og må ikke framstilles og praktiseres som, et tak for mengde fornybart drivstoff. Og omsetningspåbudet, og øvrige virkemidler for bærekraftig biodrivstoff, må utformes med krav som gjør at det kun er biodrivstoff med lav avskogingsrisiko som omfattes.

Det er veldig ødeleggende for miljøinteressen og pådriverviljen dersom miljømyndighetene sår tvil om klimaeffekten fra de mange bra aktørene som går foran og velger helt fossilfrie drivstoff uten høy avskogingsrisiko. Klimapolitikken må tilrettelegge for spydspissene som velger helt fossilfri løsninger, både på brukersiden og leverandørene av drivstoff.

Kollektivbransjen er en del av offentlige anskaffelser hvor det har vært mange pådrivere, som Ruter, som har skiftet til fornybart drivstoff, og inngått opp til 10 års kontrakter for det. DFØ og Miljødirektoratet kan ikke nå spenne beina under denne miljøsatsingen med å kommunisere at det de har gjort, og betaler en merkostnad for, ikke har noe miljøeffekt, slik forslaget her legger opp til. Hensynet til å sikre miljøeffekt hos de som stiller krav om biodrivstoff der dette er den beste løsningen i dag, er en av mange grunner til at det må lages en god løsning som sikrer at disse volumene får en god miljøeffekt ved å komme i tillegg til omsetningspåbudet, både i praksis og på papiret.

100% markedet er viktig for kommunikasjonen om at klimaløsninger er fullt tilgjengelig i dag. Når busser og lastebiler kjører rundt i gatebildet med informasjon om at de kjører på helt fornybart drivstoff, og kommuner og aktører kommuniserer at de er/skal snart bli helt fossilfrie, har det en stor positiv påvirkningseffekt. Helt annet enn at alle kjører med 15% fornybar andel og 85 % fossilt med omsetningspåbudet. Aktørene må belønnes for å strekke seg lenger og kreve enda høyere klimaeffekt av sitt drivstoff enn minimumskrav, og veiledningen må reflektere dette. Kommunikasjonseffekten av noe annet vil være meget uheldig fra DFØ ovenfor transportbransjen m.m.

Det er en viktig motivasjon for videre klimatiltak for aktørene å se at det går an å skifte til 100% fornybart drivstoff, og det er tilsvarende ødeleggende for miljøinteressen og pådriverviljen dersom myndighetene gjør at det stilles tvil om klimaeffekten fra de mange bra aktørene som går foran og velger helt fossilfri drivstoff. Miljødirektoratet sier også i sitt brev

at biodrivstoff som tiltak har en god klimaeffekt, her er det altså ikke noe i veien med det fysiske tiltaket men med innretningen av regelverket. Det innebærer også at det er mulig å løse det som DFØ peker på som en utfordring – ved å innrette virkemidlet annerledes og skjerpe kravene ovenfor omsettere.

Det kan bidra til å øke etterspørselen etter biodrivstoff med høy klimanytte, og stimulere markedet for den videre opptrappingen av omsetningskravet de nærmeste årene. Offentlige anskaffelser har politisk vært pekt på som viktig for å unngå palmeolje i biodrivstoff, og vi har brukt mye tid på prosessen for veileder på det. Det er det beste regelverk/veileder på bærekraftig biodrivstoff uten høy avskogingsrisiko, som det er viktig å beholde. Som omtalt over, må det nå gjøres obligatorisk å følge denne veilederen.

Etter innføringen av veibruksavgiften på alt biodrivstoff er det en fare for at markedet for 100% biodrivstoff vil forsvinne. Det er veldig uheldig også for utviklingen på både produksjon, infrastruktur og brukere for erfaringer for 100% fornybart drivstoff som trengs for å komme raskest mulig til målet om full utfasing av fossilt drivstoff, som er annerledes enn bare innblanding i fossilt.

Volumene med biodrivstoff i offentlige anskaffelser er små sammenlignet det totale markedet for biodrivstoff i Norge i omsetningspåbudet. Tilgangen på bærekraftig biodrivstoff med lav avskogingsrisiko er tilstrekkelig til at det ikke vil være noe problem å dekke markedet for offentlige anskaffelser ut over volumene i omsetningspåbudet.

Enkelt å sikre at bærekraftig biodrivstoff i offentlige anskaffelser kommer i tillegg til omsetningspåbudet

Miljødirektoratet må videreføre ordningen de har hatt før slik at innrapportering av alt volum av bærekraftig biodrivstoff fra drivstoffomsettere er mulig, i tillegg til det lovpålagte omsetningskravet. Dette gjøres med den årlige innrapporteringen for omsetningspåbudet i mars for foregående år. Miljødirektoratet må så bekrefte innrapporterte volum ut over kravene i omsetningspåbudet til de omsetterne som rapporterer inn det. Det gir dokumentasjon på at volum for omsetter er ut over lovpålagt krav i omsetningspåbudet, som da kan dokumentere dette til offentlige anskaffelser som må sette dette som krav.

Det må legges inn i veilederen til DFØ at innkjøperne må stille krav til at det skal være bærekraftig biodrivstoff med lav avskogingsrisiko ut over omsetningspåbudet i alle anskaffelser, der nullutslipp eller biogass ikke er tilgjengelig løsninger. I drivstoffmatrisen bør det vektas i tråd med miljøegenskapene, litt lavere enn lokalprodusert biogass. Dette vil sikre at ikke fornybart sidestilles med fossilt, slik forslaget DFØ har sendt ut innebærer.

Vi mener vårt forslag er en enkel, håndterlig og forutsigbar løsning, som også gjør det mulig for private transportaktører å kreve at volum med 100% biodrivstoff er utenfor omsetningskravet ved anskaffelse. Det vil være en fleksibel løsning på dette problemet. I neste omgang bør dette forskriftsfestes for formelt regelverk på det knyttet til omsetningspåbudet. Det er ordning som også kan løse eventuelle tilsvarende problem senere, som dersom det blir andre endringer som å inkludere flere fornybare drivstoff i omsetningspåbudet.

Øvrige innspill

Det bør utredes og gjennomføres krav og miljøvekting av klimagassutslipp i produksjon av kjøretøyene med alle materialene brukt og utslipp i verdikjeden. Det bør være neste kriteriesett som inkluderes i veilederen med minimumskrav og miljøvekting.

Videre må veiledningen gjøres obligatorisk og ikke frivillig som den er i dag. Det må føres statistikk med hvor mange som benytter veiledningen. Det er for lav etterlevelse av krav i lov og forskrift om å fremme klimavennlige løsninger, og DFØ må få mer oversikt over praksis.

Tallene på minimums volumprosent for omsetningskravet er misvisende med dobbelttelling. Omsetningskravet til 24,5 volumprosent fra 1.1.2021 utgjør 15,5% reelt volum med biodrivstoff i omsetningspåbudet. Det er viktig at DFØ veileder riktig og godt om det, slik at de ikke bidrar til villedende informasjon om reell mengde biodrivstoff i omsetningspåbudet, selv om informasjon fra Miljødirektoratet og KLD dessverre ikke er gode på det.

Våre innspill oppsummert;

- Vi støtter DFØs forslag om å øke miljødifferensieringen mellom nullutslipp og biodrivstoff.
- Bærekraftig biodrivstoff bør reduseres på miljøvektig i matrisen fra i dag, men ikke til null. Det bør følge foreslått vektning for biogass med den miljøforskjellen som er mellom bærekraftig biodrivstoff og lokalprodusert biogass. Fornybart må ikke sidestilles med fossilt, noe som er svært uheldig.
- Det må gjøres obligatorisk å følge veilederen for bærekraftig biodrivstoff
- med lav avskogingsrisiko, både for minimumskrav og miljøvektig i drivstoffmatrisen for alle offentlige anskaffelser.
- Det må legges til i veilederen at det må stilles krav i anskaffelsene av volum av bærekraftig biodrivstoff uten høy avskogingsrisiko skal være volum ut over lovpålagt minimumsnivå for omsetterne.
- Miljødirektoratet må beholde ordningen de har hatt med innrapportering av volum ut over omsetningspåbudet fra omsetterne og bekreftelse på det som verifikasjon som offentlige anskaffere får og stiller krav til som dokumentasjon.
- Det må innføres minimumskrav til nullutslipp for alle anskaffelser der det er tilgjengelig, med metodikk tilsvarende den som Oslo kommune har innført. Kravene må være obligatoriske og ikke frivillige som i dag.
- DFØ må innføre standardkrav til alle offentlige anskaffelser på transport for å sikre at lov om offentlige anskaffelser følges, og ikke brytes i stort omfang slik det skjer i dag.