

Byrådets sak

Vår ref. (saksnr.):
21/3284 - 5

Byrådets sak nr.:
19/21

Vedtaksdato:
01.09.2021

EU-kommisjonens forslag til revisjon av CO₂-standarder og infrastruktur for alternative drivstoff

Saksfremstilling:

Europakommisjonen la 14. juli 2021 fram en omfattende pakke av nye og reviderte virkemidler for å nå EUs klimamål om 55 prosent utslippsreduksjon innen 2030; «Fit for 55».

Samferdselsdepartementet inviterte 20. juli til høring av to av forslagene, henholdsvis revisjon av EU-kommisjonens forordning om CO₂-utslippskrav til person- og varebiler og forslag til revidert direktiv om innfasing av infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren. Forslagene til reviderte direktiver begrunnes blant annet med at utrulling av null- og lavutslippskjøretøy/fartøy og dertilhørende fylle- og ladestasjoner skjer saktere enn hva som er nødvendig for å nå klimamålene. Utrulling er også svært ulik mellom landene i Europa. Samferdselsdepartementet framhever at de to forslagene må ses i sammenheng. Oslo kommune har derfor valgt å utforme ett høringssvar til begge høringene. Frist for høringsuttalelse er 1. september.

EU-kommisjonens forslag om reviderte CO₂-standarder for person- og varebiler er en skjerping av utslippskravene, der det foreslås en utslippsreduksjon på 55 prosent innen 2030, sammenlignet med dagens krav på 37,5 prosent utslippsreduksjon. Innen 2035 vil kommisjonen øke målkravet til 100 prosent reduksjon for både personbiler og varebiler. Dette betyr at det fra 2035 ikke vil kunne selges nye person- og varebiler som går på fossile drivstoff.

Forslaget om infrastruktur for alternative drivstoff innebærer å erstatte dagens direktiv med en forordning som skal sikre en raskere og mer lik nasjonal gjennomføring av de nye kravene. Forslaget inneholder bl.a. konkrete krav til mengde fylle/ladeinfrastruktur som skal utrulles for utvalgte typer energibærere til kjøretøy, fartøy og fly. Forslaget inneholder også felles spesifikasjoner og krav til brukervennlighet, som betalingsløsninger, prisoversikt mv.

Oslos innspill er forankret i egen klimastrategi (vedtatt av bystyret mai 2020) eller i klimabudsjettet. Klimaetaten har gitt innspill til utforming av høringsinnspillet

Vedtakskompetanse:

Denne høringsuttalelsen avgis av byråd for miljø og samferdsel på delegert fullmakt i henhold til bystyrets vedtak av 30.5.2001 i sak 218, og byrådets vedtak av 3.7.2001 sak 1360.

Vedtak:

Oslo kommunes høringsuttalelse

Oslo kommune takker Samferdselsdepartementet for muligheten til å gi kommentarer til EU-kommisjonens forslag. Oslo kommune har valgt å gi ett samlet svar til de to høringene, ettersom det er viktige samspillseffekter mellom innskjerping av CO₂-utslippskrav og innfasing av infrastruktur for alternative drivstoff.

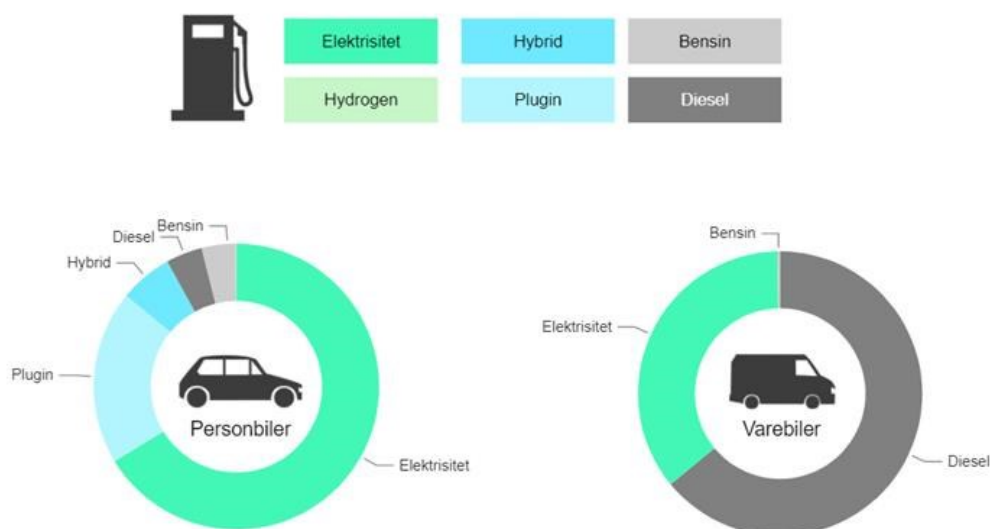
CO₂-utslippskrav

EU-kommisjonens forslag innebærer at målkravene som stilles til snittutslipp fra nye biler skjerpes til 55 prosent reduksjon innen 2030 sammenlignet med nivået i 2021. Dagens 2030-målkrav er på 37,5 prosent. For varebiler er målkravet 50 prosent reduksjon innen 2030. Innen 2035 vil kommisjonen øke målkravet til 100 prosent reduksjon for både personbiler og varebiler. Dette betyr at det fra 2035 ikke vil kunne selges nye person- og varebiler som går på fossile drivstoff.

Oslos klimamål er en utslippsreduksjon på 95 prosent innen 2030, sammenlignet med 2009-nivå. Utslipp fra transport utgjør den største utslippskilden. Oslo har derfor i en årrekke arbeidet systematisk med å dreie kjøretøyparken i retning av nullutslippskjøretøy, samtidig som vi også arbeider for et skifte fra bil til andre transportformer.

Oslo har en stor andel nullutslippskjøretøy, illustrert ved figuren under. Per i dag er 24 prosent av bilparken i Oslo elektrisk mot fem prosent i 2015. Andelen elektriske biler av nybilsalget er så langt i år på 67 prosent. For elektriske varebiler har det vært en stor økning av salget i 2021, med en andel på 35 prosent. Dersom vekstraten i elandelen som vi har sett de siste årene i Oslo fortsetter, vil hele nybilsalget i Oslo være elbiler i 2025, og det vil være mulig å nå målet om at nær hele personbilparken i Oslo er nullutslipp i 2030.

Kjøp av nye biler i Oslo i 2021 - fordelt på drivstofftype



Suksessen skyldes et godt samarbeid mellom stat og kommune, hvor staten har gjort det attraktivt å kjøpe elbil og elvarebil, mens kommunen har gjort det enkelt og billig å bruke dem. Samarbeid mellom stat, kommune og fylkeskommune i form av miljødifferensiering i bomringen

har også vært viktig og vellykket. Oslo kommune har videre lagt til rette for bruk av utslippsfrie kjøretøy på en rekke ulike måter, blant annet gjennom gratis parkering. Vi er godt i gang med utskiftning av egen kjøretøypark. Gjennom anskaffelsesstrategien etterspør Oslo fornybare drivstoff i alle relevante anskaffelser. Fra 2025 stilles det krav om at alle kjøretøy som er på oppdrag eller leverer til Oslo kommune, enten skal være nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Oslo kommune satset tidlig på å bygge ut og drifte infrastruktur for lette elektriske kjøretøy, og vi tilrettelegger for energistasjoner med minst ett fornybart drivstoff (biogass eller hydrogen) og gjennom tilskuddsordninger fra Klima- og energifondet.

Oslo kommune mener det er positivt at EU-kommisjonen nå setter en tydelig sluttdato i 2035 for salg av fossile person- og varebiler. Samtidig er målet på EU-nivå mindre ambisiøst enn de nasjonale målene for nullutslippskjøretøy og Oslos egne mål. I nasjonal transportplan 2018-2029 la regjeringen til grunn at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. I tillegg skal også nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy innen 2030. Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra være tilnærmet nullutslipp. I Klimaplan for 2021-2030 (Meld. St. 13: 2020-2021) har regjeringen foreslått å innføre krav som sikrer nullutslipp i offentlige kjøp av personbiler og lette varebiler fra 2022.

Oslo setter egne mål for person- og varebiler, som er mer ambisiøse enn de nasjonale målene i NTP. Målet er at *alle* person- og varebiler i Oslo skal være utslippsfrie i 2030 og at all tungtransport skal være utslippsfri eller bruke bærekraftige fornybare drivstoff innen 2030. Oslo kommune fortsetter med en sterk virkemiddelbruk for å oppnå dette målet.

Både Norge og Oslo er altså på vei til å fase ut fossile person- og varebiler, innenfor den tidsrammen som EU-kommisjonen foreslår. EU-kommisjonen foreslår å skjerpe kravene i 2030 og i 2035. Dette vil innebære at en betydelig andel høyutslippskjøretøy vil være i salg helt fram til 2030, og bidra til innelåsing av utslipp utover på 2030-tallet. Det kan også føre til en mindre ambisiøs klimapolitikk for omstillingen av kjøretøyparken i Norge. Oslo kommune mener det er grunnlag for å stille krav allerede i 2025 eller 2027 for å sikre en jevn innfasing av nullutslippskjøretøy. Et mellomtrinn med skjerping av kravet mellom nå og 2030 vil gjøre at man unngår en svært bratt reduksjon mellom 2030 og 2035, og gi større sikkerhet for at målet om nullutslipp i 2035 kan nås. Et mellomtrinn vil redusere risiko for innelåsing av utslippskjøretøy utover på 2030-tallet og gi et tydeligere signal til bilprodusentene enn dersom et nytt krav først kommer i 2030. Generelt vil Oslo påpeke at det må være et overordnet mål for utslippskravene å introdusere en høyest mulig andel elbiler, ikke å gjøre fossilbiler mer effektive, eller gi grunnlag for introduksjon av plugin-hybridbiler.

Organisasjonen Eurocities, som representerer mer enn 200 europeiske byer i 38 land og en befolkning på 130 millioner, deler synspunktene til Oslo kommune. I sin høringsuttalelse til EU-kommisjonen (https://eurocities.eu/wp-content/uploads/2020/07/Eurocities-statement_CO2-standards-for-cars-and-vans.pdf) har Eurocities disse hovedbudskapene:

- Align vehicle emissions standards with the objective of carbon neutrality to be achieved by 2050, by raising the existing emission limits in the regulation and looking beyond 2030
- Ensure an EU-wide phase-out of fossil fuelled vehicles by 2035 while allowing for the most advanced Member States to set an earlier phase-out date

- Strengthen the incentives mechanisms for zero and low emission vehicles, especially for vans where the market supply for low and zero-emission vans is still limited
- Introduce stronger compliance mechanisms related to the real-world CO₂ emissions data while opening the potential of such data for mobility management purposes
- Beyond CO₂ emissions rules for cars and vans, EU policy makers should adopt a comprehensive set of rules to guarantee a fair transition towards zero-emission mobility and secure a full overall decarbonisation of road transport

Utslippsstandarder er ett av flere virkemidler for å redusere utslippene i transportsektoren. EU-kommisjonen har også foreslått en rekke andre virkemidler, som et kvotesystem for bygg og transport. Det er viktig at EU-regelverket legger til rette for at medlemslandene fortsatt kan ha supplerende virkemidler på transportområdet i sin nasjonale klimapolitikk.

Hastigheten i omstillingen er høyere i Oslo enn i landet for øvrig, når man ser på andelen nye elektriske personbiler og varebiler. Spesielt for varebiler er andelen elektriske kjøretøy betydelig høyere i Oslo enn i landet for øvrig, som vist i tabellen under. Dette illustrerer at også andre virkemidler enn utslippsstandarder har betydning for andelen elektriske kjøretøy. For eksempel planlegger Oslo å gradvis forbeholde næringsparkeringsplasser og taxiholdplasser i sentrum til utslippsfrie kjøretøy. Vi arbeider også med å etablere en pilot med nullutslippssone som bare tillater utslippsfrie personbiler og varebiler i Oslo sentrum. Det er derfor viktig at Norge understreker betydningen av handlingsrom for egne nasjonale og lokale reguleringer og støtteordninger.

Tabell: Andel el av nyregistreringer Oslo Akershus Norge

Personbil	2020	63 %	57 %	54 %
	hittil i 2021	67 %	59 %	58 %
Varebil	2020	20 %	8 %	9 %
	hittil i 2021	35 %	20 %	18 %
Lastebil	2020	1 %	1 %	0 %
	hittil i 2021	7 %	2 %	1 %

Alternative drivstoff

Tilgang til lading og tilsvarende nullutslippsdrivstoff er en vesentlig forutsetning for omstilling til nullutslipp i kjøretøyparken. Å hurtiglade må være like lett som å fylle fossilt drivstoff. En forutsigbar og godt fordelt lade- og fylleinfrastruktur er avgjørende for tidlig utrulling av lav- og nullutslippskjøretøy. For en stor andel av befolkningen vil det kun være aktuelt å bytte til et nullutslippskjøretøy når det er sikkerhet for at lading/fylling kan skje like enkelt som for fossilt drevne kjøretøy.

En stor andel av varelevering og de største godsstrømmene er knyttet til de største byområdene i Norge. Oslo er med i en pilotsatsing for nullutslipp for tunge kjøretøy, og har vært en pioner for elektrifisering av bussparken og anleggsmaskiner. I en spørreundersøkelse fra høsten 2020 blant eierne av om lag halvparten av de tunge kjøretøyene i Oslo, pekes tilgjengelig ladeinfrastruktur på som en av de største barrierene for å investere i nullutslippskjøretøy. Forutsigbarhet knyttet til muligheten til å lade er derfor en svært viktig forutsetning for utskifting av kjøretøyparken. Dette gjelder ikke minst for transport over lengre avstander.

For at man skal lykkes med målet om nullutslipp i nye kjøretøy senest innen 2035, er det avgjørende at lading og fylling av nullutslippsdrivstoff blir like lett tilgjengelig overalt, også i mindre tett befolkete områder. Tilstrekkelig effektiv og tilgjengelig ladeinfrastruktur er nødvendig for at elektriske personbiler og varebiler reelt sett skal kunne konkurrere med fossile kjøretøy. Norge har ikke etablert en helhetlig plan eller nasjonale minimumskrav for tilgjengelig lade- eller fylleinfrastruktur for nullutslippsdrivstoff. Oslos erfaring er at en målrettet satsing på ladeinfrastruktur er av stor betydning. Våre resultater blir også lagt merke til i andre europeiske byer.

Oslo støtter derfor kommisjonens forslag om å supplere utslippskravene med krav til lade- og fylleinfrastruktur for nullutslippskjøretøy. EU-kommisjonen foreslår en ny bindende forordning som erstatter direktivet om tekniske krav til infrastruktur for alternativt drivstoff. Dette skal sikre en raskere og mer enhetlig nasjonal gjennomføring av de nye kravene. Kommisjonen har blant annet foreslått konkrete krav til mengde fylle/ladeinfrastruktur for utvalgte typer energibærere til kjøretøy, fartøy og fly. Forslaget spesifiserer videre krav til avstand (60 km) mellom ladestasjoner i EUs nettverk for vei (Trans-European Transport Network (TEN-T))¹ og inneholder også krav til brukervennlighet, som betalingsløsninger, prisoversikt mv. Dette vil særlig ha betydning for utfasing av fossilbaserte tunge kjøretøy. Norge bør vektlegge betydningen av krav til fylle- og ladestasjoner også utenfor hovedfartsårene, og at det bør stilles tydelige krav til lade- og fylleinfrastruktur også regionalt og i mindre byer.

I Eurocities' innspill til revidert forslag til direktivet for alternative drivstoff

([https://eurocities.eu/wp-](https://eurocities.eu/wp-content/uploads/2020/08/Eurocities_Better_alternatives_for_city_authorities_FINAL.pdf)

[content/uploads/2020/08/Eurocities_Better_alternatives_for_city_authorities_FINAL.pdf](https://eurocities.eu/wp-content/uploads/2020/08/Eurocities_Better_alternatives_for_city_authorities_FINAL.pdf))

framhever Eurocities blant annet at utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff må være basert på drivstoff med nullutslipp og at fossile drivstoff ikke inkluderes, mulighet for fleksible lokale løsninger, at det bør utvikles standard kriterier og krav for ladepunkter, og en systematisk tilnærming for å integrere lading i transportsektoren i energisystemet. Hovedpunktene er:

- Establish multilevel governance frameworks to coordinate the deployment of alternative fuels infrastructure and address potential gaps
- Develop charging infrastructure deployment methodologies that reflect actual investment needs and demand
- Recognise urban space as a limited resource and promote infrastructure that supports sustainable modal shift
- Drive the deployment of charge points in residential and non-residential buildings
- Increase the information and accessibility of charge points to increase their potential use and support local planning processes
- Define a minimum, flexible set of criteria for smart charge points and require publicly accessible charge points and charging infrastructure developed with public funds to meet this definition
- Ensure coherence with relevant EU climate and energy legislation

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

Høringsuttalelsene fra Eurocities, hvor Oslo og flere andre norske byer er medlemmer, viser at mange byer allerede gjør en omfattende innsats for å omstille transportsektoren til nullutslipp, gjennom en rekke virkemidler. Norges oppfølging av EU-kommisjonens forslag må underbygge og forsterke den innsatsen vi allerede er i gang med, gjennom tydelige ambisjoner, utvikling av felles mål og kriterier, og en helhetlig tilnærming der alle deler av transportsystemet kan gå mot nullutslipp.

Sirin Hellvin Stav

byråd