

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Avfall Norge
Øvre Vollgt. 6
0158 Oslo
Tlf: +47 24 14 66 00
Fax: +47 24 14 66 01

www.avfallnorge.no
post@avfallnorge.no

DNB NOR, konto:
1607.51.16520
Organisasjonsnr.
NO 971 274 409 MVA

Oslo, 1.10.2015

Høringsuttalelse - Forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport - Implementering av EU-direktiv 2009/33

Avfall Norge er en bransjeorganisasjon for avfalls- og gjenvinningsbransjen i Norge. Vår visjon er at avfall er framtidens råvarer! www.avfallnorge.no

I dag er det en utfordring for offentlige aktører som skal utnytte avfall som en ressurs i tråd med samfunnets krav til miljø og klima, når de på den ene siden står som initiativtaker og ofte utbygger av produksjonsanlegg for biodrivstoff (biogass), og på den andre siden ikke har et tydelig pålegg for at den produserte biogass skal benyttes i de lokale anbudene på f.eks kollektivtransport, tilbringertjenester samt egne kjøretøy.

Avfall Norge vil gjerne komme med disse innspillene til forskriften.

Det er positivt at EU stiller energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy i offentlig tjeneste, men kravene som stilles mener vi er for lite ambisiøse.

Vi mener derfor Norge her har en gylden anledning til å stille strengere krav enn EU.

Norge kan og bør gjøre det fordi;

- Vi har rik tilgang til rimelig fornybar energi i Norge – potensialet er betydelig, og myndighetene bør stimulere økt produksjon. Norsk [fornybarandel](#) er i dag ca 50%.
- Dette er en mulighet for Norge å kunne nå kravet til 10% fornybarandel i transportsektoren som EUs fornybardirektiv forplikter Norge på¹.
- Markedet tilbyr nå mange gode for lav/nullutslippsbiler – myndighetene bør fortsette å stimulere dette markedet gjennom offentlige innkjøp
- [Biogasstrategien](#) som Regjeringen la frem 8. oktober 2014 peker på offentlige innkjøp som et virkemiddel for å få fart i biogassmarkedet

¹ Daværende olje- og energiminister Terje Riis-Johansen sa i Stortinget 29.10.2010: -Vi deler EUs ambisjoner på fornybar energi, og vi har signalisert til Kommissjonen at direktivet er EØS-relevant. Vi er innstilt på å ta et mål på 10 prosent fornybarandel i transportsektoren, og å øke vår totale fornybarandel utover nivået i 2005. Det skal vi gjøre ved å videreføre en ambisiøs politikk nasjonalt for fornybar energi. Jeg mener det er viktig å finne en balansert løsning mellom direktivets krav og Norges særegne situasjon med en betydelig fornybarandel i energiforbruket sammenlignet med situasjonen i EU. Fornybarmålet vi forplikter oss til må være rimelig og fornuftig ut fra vår situasjon, samtidig skal det være i tråd med ambisjonene vi har satt oss for energipolitikken nasjonalt, blant annet, gjennom klimaforliket i Stortinget.

Engangsavgiften må revideres

Avfall Norge mener også at myndighetene nå bør se nærmere på engangsavgiftene for kjøretøy for biogass / naturgass (kjennetegn GA) for å gjøre slike biler rimeligere i innkjøp.

I dag er en personbil for biogass 10-30% dyrere enn tilsvarende bensin eller diesebil på grunn av at den utstyres med 15 liters bensintank som back-up og dermed får noe høyere vekt som slår ut på vektavgiften. I takt med at myndighetene stimulerer lav- og nullutslippsbiler så som el og hybrid, mener vi det er på høy tid at også biler som kjører på biogass blir rimeligere i innkjøp enn bensin/diesel.

I takt med at myndighetene stimulerer lav- og nullutslippsbiler så som el og hybrid, mener vi det er på høy tid at også biler som kjører på biogass blir rimeligere i innkjøp enn bensin/diesel.

Det kan være verdt å kikke på resonnementene som legges til grunn for for eksempel oppladbare hybridbiler som nylig det har vært søkelys på i anledning VW-avsløringene i USA. På ladbare hybrider er bensin også en reserve og vi kan vanskelig se for oss at noen skal være villige til å betale merkostnadene ved en gassbil bare for å kjøre den på bensin. Gassdrevne biler må avgiftsbelegges med den forutsetningen at bilen faktisk skal kjøre på gass.

Avfall Norge er spente på hva som skjer med den foreslåtte avgiften (veibruskavgiften) på naturgass til transport. En slik avgift vil sørge for at man ved å frita gassbiler for avgift, eller redusere denne, ikke risikerer å støtte kjøring på fossil naturgass. Avgiften vil gi et godt insitament til videre utbygging av biogass, og for første gang gjøre det mulig å redusere engangsavgiften på personbiler for biogass.

Tyngre kjøretøy og busser

Avfall Norge mener det er uheldig at forskriften ikke tar med innkjøp av tyngre kjøretøy.

Vi mener at det må være et krav at tyngre kjøretøy i offentlige anbud må omfattes av denne forskriften.

Biogassbusser er fra siste anbudsprosess i Østfold bare ca 6-8% dyrere for en fylkeskommune sammenlignet med dieselbusser. I en nylig anbudsprosess i Vestfold ble biogass et rimeligere alternativ enn det foregående tilbudet for diesel. Dette endrer seg i biogassens favør når markedet for biogassbusser fortsetter å vokse og prisene går ned pga større volum.

Med andre ord er dette et svært rimelig klimatiltak og lokalt miljøtiltak for lavere støy og utslipp NOx og svevestøv.

Forskriften bør også legges opp til at andre tyngre kjøretøy (eksempelvis renovasjonsbiler) skal bruke fornybart drivstoff.

Maks CO2-utslipp per kilometer bør reduseres vesentlig

Vi mener at forslaget bør bli vesentlig mer offensivt enn det som er foreslått når det gjelder mindre kjøretøy. Her foreslår vi at departementet ser på det som Oslo bystyre har vedtatt, og evt lar det være en mal. Om man ikke vil gå like langt som Oslo kommune, bør det som minimum lages en nedtrappingsplan mot nullutslipp, for eksempel ved å si maks 50 gr/km innen 2018 og 0 innen 2020.

Oslo's bystyrevedtak S17/2010 og byrådets tiltredelseserklæring: "Ved utskifting av kommunens bilpark skal det som hovedregel anskaffes tjenestebiler med nullutslippsteknologi eller klimanøytrale drivstofftyper. Dette omfatter alle anskaffelser knyttet til både kjøp og inngåelser av leieavtaler."

"Innen 2015 skal alle Oslo kommunes biler bruke teknologi som innebærer nullutslipp."

Om biogass i Norge

Biogass gir svært lave lokale utslipp og er i tillegg et fornybart og klimanøytralt drivstoff som produseres av kloakkslam, matavfall, husdyrgjødsel og andre typer organisk materiale. Restene fra biogassproduksjonen brukes som biogjødsel og gjør at ressursene i form av både energi og næringsstoffer gjenvinnes og gjenbrukes. Dette blir mer og mer viktig fordi verdens forekomster av for eksempel fosfor er bregrensede og fokuset på gjenvinning øker derfor. Dette er bioøkonomi i praksis – og en del av sirkulærøkonomien som EU nå arbeider med i mange kanaler.

Det produseres nå nærmere 0,5TWh biogass i Oslo, Fredrikstad, Hadeland/Ringerike, Lillehammer, Drammen og i Stavanger. Nye produksjonsanlegg er under bygging i Tønsberg, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Regjeringen har også som nevnt utarbeidet en nasjonal biogass-strategi som må følges opp tettere.

Krav om bruk av fornybart drivstoff som biogass i både lette og tyngre kjøretøy vil bane vei for denne strategien, og være med å bygge opp under dette markedet som er i sin spede begynnelse.

Bransjens langsiktige visjon er at vi skal kunne dekke 20% - 10 TWh - av energibehovet i veibasert transportsektor med biogass produsert med bærekraftige råvarer fra hav (alger, fiskeavfall), skog/landbruk, slam, gjødsel, matavfall og annet organisk avfall som samfunnet generer.

Nancy Strand,
Direktør Avfall Norge