

postmottak@sd.dep.no

Avaldsnes 1.10.2015

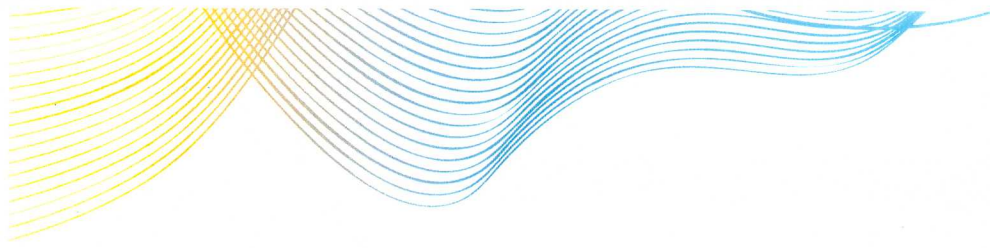
Høringssvar forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport - Implementering av EU-direktiv 2009/33

Energigass Norge viser til offentliggjorte høringsdokumenter og vil komme med disse innspillene.

1. I utgangspunktet er vi svært positive til at det stilles energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy i offentlig tjeneste. Dette viser at myndighetene går foran og viser vei for privatbrukere og næringslivet og legger til rette for mer bærekraftig transport. Energigass vil bidra til reduserte miljø- og klimabelastninger både lokalt og globalt, og krav til gassdrift må tas inn i forskriften.
2. Energigass Norge mener at det er svært uheldig at gassdrevne kjøretøy som har bensintank som reserve blir diskriminert ved at så vel utslippsberegninger som avgifter legger til grunn at disse bilene bruker bensin som drivstoff. Dette samsvarer ikke med resonementene som legges til grunn for oppladbare Hybridbiler der også bensin bare er en nødreserve. 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.
3. Energigass Norge mener videre at det må være et krav at tyngre kjøretøy i offentlige anbud må være gassdrevne (hydrogen, biogass eller naturgass). Målsettingen her må være at tunge kjøretøy (eksempelvis busser og renovasjonsbiler) skal bruke fornybart drivstoff, men i de tilfeller det inntil videre ikke er tilgjengelig lokalt – vil for eksempel naturgass kunne brukes og på denne måte danne markedsgrunnlag for fornybar biogassproduksjon. Hvor fornybar gass er tilgjengelig skal slike løsninger ha prioritet og premieres. Krav om at alle tilbud skal inneholde en løsning med gassdrift vil fremme markedet for- og produksjonen av fornybare og klimanøytrale drivstoff i Norge.

Bakgrunn

Vi mener at forslaget kan bli mer offensivt når det gjelder mindre kjøretøy, men er direkte passivt når det gjelder å stille krav til større kjøretøy og busser.



Det er en selvfølge at kjøretøy i offentlig tjeneste skal oppfylle de nyeste kravene til utslipp og det bør derfor stilles krav om en oppfyller kravene i Euro 6/VI for alle typer biler. Når Euro 7/VII en gang innføres bør dette selvsagt gjelde.

For mindre kjøretøy mener vi at en må vurdere kravet om 85 g CO₂ per kilometer for disse kjøretøyene er strengt nok. For eksempel har bystyret i Oslo vedtatt å anskaffe tjenestebiler med nullutslippsteknologi eller klimanøytrale drivstofftype, og at innen 2015 skal alle Oslo kommunes biler bruke teknologi som innebærer nullutslipp.

For eksempel kan man som minimum kreve maks utslipp av 50 gram CO₂ innen 2 år, og så utfasing til nullutslipp innen 5 år.

For tyngre kjøretøy mener vi kravet er direkte passivt, selv om det er her mulighetene for de største klima- og miljøgevinstene ligger. Både offentlige og private aktører ønsker krav til CO₂-utslipp, og Stortinget har gjort vedtak som understreker tiltaket. Derfor er det lite offensivt at myndighetene bruker det nærmest som et alibi at det ikke oppgis utslipp av CO₂ for tyngre kjøretøy.

For det første kan dette bli endret i løpet av noen få år ved at CO₂ innføres som en del av Euro VII-ordningen som skal være under utarbeidelse.

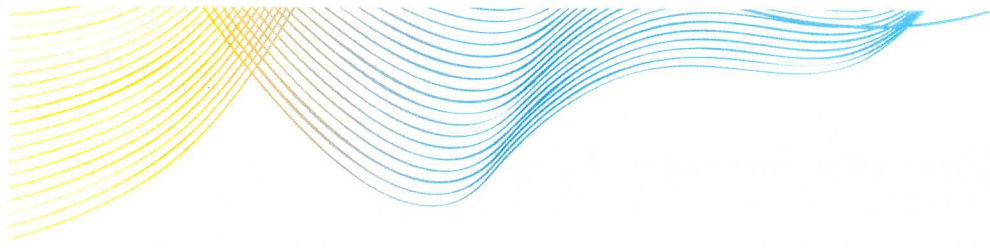
For det andre kan en gjøre et skille i metodikken mellom lette og tunge kjøretøy, ved å stille krav om at tyngre kjøretøy må bruke konkrete drivstoff som en vet gir lave klima- og miljøutslipp, mens mindre kjøretøy fortsatt kan ha en maks grense for utslipp av CO₂. Dette kan gjøres ved at det for eksempel stilles krav om at en gitt andel – gjerne 50 prosent, skal være fornybart drivstoff i «offentlige» kjøretøyflåter.

Energigass Norge vil i denne sammenhengen fremheve bruken av biogass som drivstoff både i lette og tunge kjøretøy. Biogass gir (som naturgass) 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 kan også brukes som gjødsel.

Det produseres nå 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 utarbeidet en nasjonal biogass-strategi. Krav om bruk av biogass i både lette og tunge kjøretøy vil bane vei for denne strategien, og gi et løft til dette markedet som er under oppbygging.

I forhold til bruk av biogass som drivstoff på mindre kjøretøy er det en konkret problemstilling som gir noen utfordringer, men som kan løses.



Biler for biogass er utstyrt med både gasstank og bensintank siden disse bilene starter på bensin og går over til gass etter kort tid. Noen av de gasdrevne bilene er også ombygde bensinbiler og har derfor beholdt bensintanken. Når denne bensintanken er 15 liter eller større, regnes disse bilene i det norske avgiftssystemet som bensinbiler selv om de kjører på biogass. Dette vil skape problemer i forhold til det oppgitte CO2-kravet selv om bilene i praksis oppfyller det med godt monn.

På vegne av Energigass Norge

Tore Woll
Daglig leder