

Samferdselsdepartementet
(Digital innsending)

Deres dato: 3.7.2015
Deres ref.: 15/439-
Vår ref.: 311/ITW
Vår dato: 30.9.2015

Høring - forslag om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy

Innledning

Norsk Petroleumsinstitutt (NP) viser til høring av forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport. Forskriften skal implementere Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av rene og energieffektive veigående motorvogner.

Strengere krav til CO₂-utslipp enn i direktivet

I forslag til forskriftens § 5, fremgår det at miljøkravet skal være 85 gram CO₂/km og Euro 6 ved offentlig anskaffelse av personbil. Dette utslippskravet fremgår ikke av direktivet, og i høringsbrevet fremgår det også at det foreslås et strengere utslippskrav enn de minimumskravene som følger av direktivet.

I følge Opplysningsrådet for veitrafikk (OFV) sine tall fra august i år, var gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye biler med bensinmotor 120 g/km. For nye dieseldrevne biler oppgis CO₂-utslippet å være 131 g/km. OFV har ikke tilsvarende utslippstall for LPG, men ifølge EUs Well-to-Wheel analyse slipper LPG-biler ut 14 % mindre CO₂ enn bensinbiler og 10 % mindre CO₂ enn dieslbiler. Det betyr at gjennomsnittlig utslipp fra nye biler, er høyere enn det foreslåtte utslippskravet.

Siden 1990 har salget av bensin og diesel økt med 30 % - fra 3,1 til 4,1 mrd. liter per år. I samme periode viser tall fra OFV at antallet kjøretøy har økt fra 1,9 til 3,2 millioner, noe som er økning på 63 % (dvs. ca. 50.000 flere kjøretøy i året). Forbruket og dermed klimagassutslippene fra hver enkelt bil er redusert med 40 %. Oppsummert har en kraftig nedgang i drivstofforbruk per bil kompensert for en sterk vekst i antall biler.

I klimaforliket fra 2015, ble det enighet om at Norge skal ha som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km. Det er da snakk om et gjennomsnitt av alle solgte biler, som gjør at nullutslippsbilene vil kunne bidra til å nå målet. Slik vi forstår høringsdokumentene, knytter utslippskravet seg i den norske forskriften til det enkelte kjøretøy og ikke kjøretøyparken per produsent som forutsatt i det generelle norske målet. Norge er ikke selv bilprodusent og kan ikke påvirke bilindustriens utslippstall. OFV opplyser at det kun er 92 av i alt 3 888 personbiler som tilfredsstiller utslippskravet, og at 41 av disse er nullutslippsbiler. Det betyr at andelen biler i dagens marked, som klarer dette kravet, er meget begrenset. På bakgrunn av dette, mener NP mener at forslaget kan bidra til uheldig konkurransevridning.

NP er svært opptatt av at norske myndigheter ikke stiller særnorske krav. Vi ber derfor om at EUs minimumskrav slik det fremgår av direktivet, legges til grunn.

Det fremgår av forslag til § 8 at "Forskriften gjelder fra den tid departementet bestemmer." Dersom norske myndigheter likevel velger å stille særnorske krav, må ikrafttredelse utsettes i tid, slik at flere biltyper vil kunne oppfylle utslippskravet og konkurrere i anskaffelsesprosessen.

Manglende likebehandling av de ulike teknologiene i høringsdokumentene

I den uoffisielle oversettelsen av direktivet, fremgår det at "Dette direktiv ikke bør hindre offentlige oppdragsgivere og andre ordregivere i å gi alternative brensler, f.eks. hydrogen, flytende petroleumsgass (LPG), komprimert naturgass (CNG) og biodrivstoffer forrang, forutsatt at der tas hensyn til energi- og miljøvirkningene gjennom hele driftslevetiden". Etter en gjennomgang av høringsdokumentene, herunder Vegdirektoratets tabell i høringsnotatet punkt 5.6, er det kun kjøretøy på bensin, diesel og el som omtales. Etterlatt inntrykk blir derfor at anskaffelsen begrenser seg til disse tre teknologiene. Ut i fra hensynet til teknologinøytralitet, mener vi at myndighetene bør bidra til en likebehandling av de ulike teknologiene.

NP mener at denne høringen også bør ses i sammenheng med direktivet om innfasing av infrastruktur for alternative energibærere (direktiv 2014/94). I henhold til dette direktivets artikkel 2. er elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, naturgass og LPG definert som alternative drivstoff. I det videre ønsker vi særlig å knytte noen kommentarer til biodrivstoff og LPG.

Biodrivstoff

CO₂-utslippene fra veitransporten har økt fra 7,6 til 10 millioner tonn CO₂ per år fra 1990 til 2014. Uten biodrivstoff ville utslippene vært 10,5 mill. Det ble i 2014 solgt 4,2 % biodrivstoff i det norske markedet (for det meste biodiesel i diesel). Denne andelen biodrivstoff har bidratt med en reduksjon av CO₂ – utslipp på 450.000 tonn. Effekten av 41.000 elbiler i 2014 er beregnet til ca. 71.000 tonn (dieselbil som bruker 0,5 l/mil og kjører 13 000 km/år). Fra 1. oktober er omsetningskravet økt til 5,5 % og ut fra fornybardirektivet tolker vi det som at ambisjonen er å gå opp mot 10 % frem mot 2020. I Miljødirektoratets rapport "Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling fra juni 2015 pekes det på at transportsektoren står for de klart største utslippsreduksjonen i alle de tre tiltakspakkene de har satt sammen. Tiltakene i transportsektoren kan i hovedsak grupperes i tre kategorier: null- og lavutslippsteknologi, innblanding av biodrivstoff og transportreduksjon og omfordeling. Dette viser at fremtidsløsningen trolig ligger i en blanding av ytterligere effektivisering av eksisterende teknologi og introduksjon av helt ny teknologi. Det vil derfor være viktig å inkludere biodrivstoff i forbindelse med offentlig anskaffelser av kjøretøy.

LPG, bio-DME og biopropan

NP arbeider også for selskaper som selger propan (LPG) i det norske drivstoffmarkedet. Det er i dag ca. 130 fyllestasjoner for LPG i Norge. Det anslås å være ca. 20 000 biler som går på LPG på norske veier. Markedet for autogass i Europa vokser, og det er en trend at bilprodusentene nå i større grad produserer biler som går på LPG. I direktivet om innfasing av infrastruktur for alternative energibærere fremgår det i direktivets fortale punkt 7, at det er ca. 29 000 fyllestasjoner for LPG i Europa og at det er over 10 millioner biler som går på LPG. LPG har vesentlig lavere lokale utslipp

enn andre konvensjonelle drivstoff. I følge tall fra European Emissions Testing Programme slipper LPG-biler ut 96 % mindre NOx enn dieserbiler og 68 % mindre NOx enn bensinbiler. LPG har også tilnærmet null utslipp av partikler. Ved offentlig anskaffelser av flåter, drosjer mv. vil derfor LPG-biler kunne bidra positivt til å redusere de lokale utslippene.

I likhet med bensinstasjonselskapene, arbeider gassbransjen nå med innblanding av fornybare komponenter. Det er blant annet et forskningsprosjekt i regi av Luelå Universitet. Bio-DME produseres ved gassifisering av trevirke og oppfyller bærekraftskriteriene for andregenerasjon biodrivstoff. Det er teknisk mulig å blande inntil 20 % bio-DME i LPG uten at det må gjøres noen endringer med motor eller utstyr. Med mindre modifikasjoner er det mulig å øke innblandingen ytterligere. I tillegg til bio-DME, vil det i løpet av forholdsvis kort tid bli kommersielt salg av biopropan i det europeiske markedet. Biopropanen fremstilles av restprodukter fra produksjon av biodiesel. Biopropan er helt lik kravspesifikasjonen som fossil propan, og kan dermed blandes inn inntil 100 %, uten at det må gjøres tilpasninger på utstyret. De norske LPG-selskapene arbeider nå med å få introdusert disse biokomponentene i det norske markedet. Det betyr at biopropan og bio-DME, i likhet med biodrivstoff vil kunne bli et fornybart alternativ alene eller som innblanding i fossilt drivstoff.

På bakgrunn av dette, vil NP be myndighetene inkludere alle de fornybare alternativene ved offentlig anskaffelser av kjøretøy.

Ta gjerne kontakt dersom dere har noen spørsmål til vårt innspill.

Med vennlig hilsen
Norsk Petroleumsinstitutt

Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær

Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Fagsjef

