

## Høringssvar fra ZERO på høring om fremme av rene og energieffektive veigående motorvogner (2009/33/EF av 23. april 2009)

ZERO vil med dette gi sitt høringssvar til SDs forslag til implementering av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av rene og energieffektive veigående motorvogner.

Innledningsvis vil vi si at det er et godt prinsipp å legge sterke føringer på offentlige innkjøp for å redusere klimabelastningen som aktiviteten medfører. Dersom innretningen er god kan spesifikke krav være et styringseffektivt tiltak for å bringe kjøretøyparken i mer klimavennlig retning, og aller viktigst: å skape avgjørende etterspørsel for utslippsfrie alternativer slik at man kommer nærmere markedsgjennombrudd. Et eksempel der dette trengs er elvarebiler og ellastebiler. Dette vil også være i tråd med regjeringserklæringens mål om å *sørge for at offentlig sektor som kunde bidrar til å ta i bruk og utvikle nye miljø- og klimavennlige teknologier og løsninger* og målet om å *utarbeide krav om at alle offentlige kjøretøy (...) benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette*.

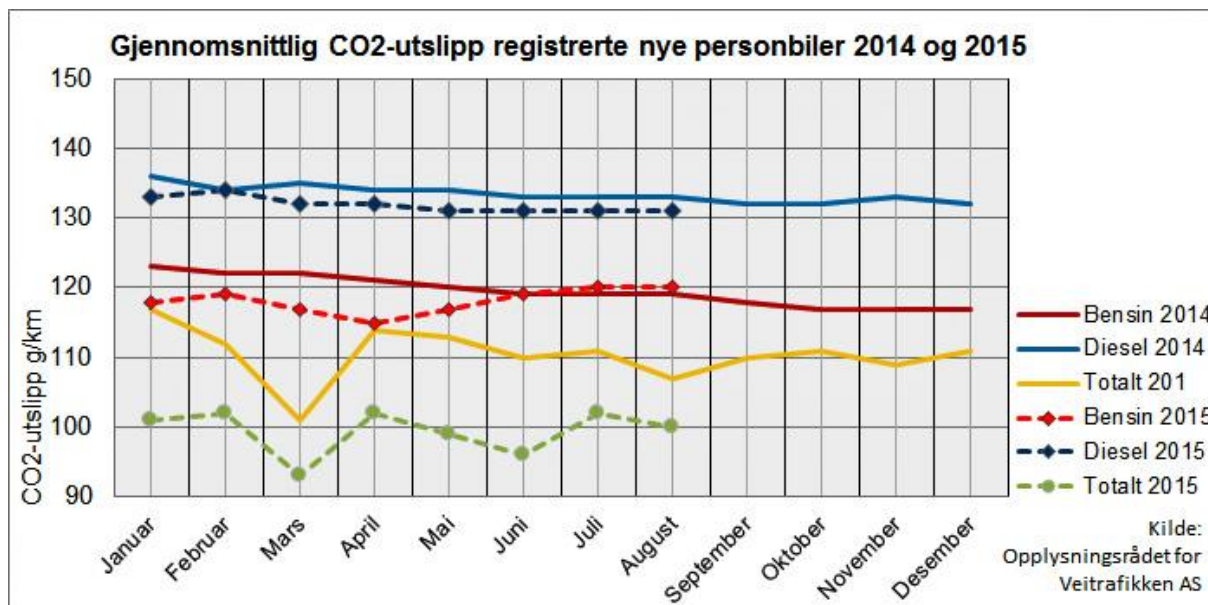
Vi er imidlertid bekymret for at innretningen med å sette et fast øvre krav for utslipp fra hvert enkel kjøretøy ikke vil få en ønsket effekt. Slik forslaget foreligger er vi redde for at det i stor grad vil føre til en økt innfasing av biler med lavest utslipp blant høyutslippsbiler, heller enn en reell innfasing av nullutslippsbiler, og lavutslippsbiler.

Derfor vil vi heller foreslå en ordning der aktørene får et krav om null utslipp der nullutslippskjøretøy møter aktørens transportbehov, sammen med et lavt utslipp (50 g CO<sub>2</sub>/km) over et gjennomsnitt av kjøretøyene de kjøper inn innenfor en organisasjonsenhet, for eksempel over et år. Dette vil føre til at man står friere til å velge blant flere kjøretøy, samtidig som at null- og lavutslippsbiler faktisk må bli anskaffes der det er mulig. Videre vil det gi mulighet til å innlemme en større del av kjøretøyene i ordningen, ved å fjerne unntak for firehjulsdrift, og fjerne terskelverdiene slik at alle innkjøp gjelder.

### Elbilens rolle siden 2009

Direktivet stammer fra 2009, og vi vil gjerne minne om hvor stor teknologisk og markedsmessig endring som har skjedd siden da. I 2009 var elbiler en kuriositet, der to-seteren Think City var det mest aktuelle valget, men produsenten var stadig truet av konkurs. Elbilens framtid var usikker.

Siden 2009 har en rekke elbilmodeller kommet på markedet med til dels store salgstall. Elbiler har gått fra å være en særinteresse til nå å være en naturlig og økende del av bilparken. ZERO har også i mange år rettet seg mot norske kommuner, for å informere om mulighetene for å velge elbil. I dag driver ZERO det Enova-støttede prosjektet Grønn Bil, der kommuner systematisk får hjelp til å ta i bruk elbil på mest mulig driftsøkonomisk måte.



Figur 1 Gjennomsnittlig CO2-utslipp registrerte nye personbiler 2014 og 2015. Illustrasjon fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS

Fra figuren over ser vi gjennomsnittlige utslippstall fra nye biler i Norge. Det er en nedadgående trend blant biler drevet av fossile drivstoff, men samtidig ser vi også at elbilene nå utgjør en så stor del av salget at gjennomsnittet er trukket ned mot 100 g CO<sub>2</sub>/km i snitt. Å nå Klimaforlikets mål om 85 g CO<sub>2</sub>/km i snitt i 2020 er vanskelig å se for seg uten et betydelig bidrag fra elbiler og ladbare hybridbiler.

Også i det offentlige er det naturlig at elbiler, ladbare hybridbiler, og i de nærmeste årene også hydrogenbiler vil være nødvendige for å få langsiktig og reell nedgang i klimagassutslipp fra kjøretøyflåten.

### Utfordringer ved den foreslåtte løsningen

Implementeringen av direktivet er streng, men på en uhensiktsmessig måte dersom målet er å bidra til et reelt grønt skifte i transportsektoren. Per i dag er det bare noen få bilmodeller som ikke er ladbare som har utslipp under 85 g CO<sub>2</sub>/km, tilsvarende for grensen satt for varebiler på 125 g CO<sub>2</sub>/km. Derfor har man sett seg nødt til å tillate en del unntak, slik som der det er behov for firehjulsdriфт av biler. Videre er terskelverdiene for innkjøp satt slik at ordningen ikke blir gjeldende for en del drosjer, hvor det offentlige kunne ha bidratt i å lede an i innfasingen av nullutslippsteknologi.

I en stor del av bilene som det offentlige kjøper inn vil små biler kunne dekke behovet. Vanlige anbud har fokus på pris og til en viss grad miljø. Sammen med det norske avgiftssystemet vil dette i praksis føre til at de minste og mest drivstoffgjerrige av konvensjonelle biler ofte blir valgt. Vi er redd den foreslåtte implementeringen i liten grad vil føre til at mer energieffektive og nullutslipps/lavutslippsbiler blir valgt, men i stor grad begrense offentlige innkjøperes handlingsrom.

Når en stadig større andel av bilene som selges er elbiler, går gjennomsnittsutslippet mot null. Dersom vi når Klimaforlikets mål om 85 g CO<sub>2</sub>/km kun med stadig mer energieffektive biler drevet av fossilt drivstoff, vil videre forbedring bli stadig vanskeligere. Dette blir ytterligere aktuelt ved at dagens utslippstester (NEDC) ikke representerer virkelige utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>, og vil bli erstattet av

RDE (Real Driving Emission) i 2017. I tillegg har vi skandalen der Volkswagen-konsernet har innrømmet å ha jukset for å møte NOx-utslippskrav. Både for klimagassutslipp og lokal forurensing er det viktig å satse på biler som kan kjøre uten utslipp.

En absolutt øvre grense for utslippstall per bil-anskaffelse er tilsynelatende enkelt å håndheve, bortsett fra at unntak og dispensasjoner må håndteres. For innkjøpere i det offentlige kan det imidlertid redusere handlingsrommet. Mange kommuner har mål om innfasing av elbiler der det er mulig i dag. Med den foreslåtte implementeringen kan ikke en kommune komplementere en bilpark bestående av ti elbiler med én bil med mer enn 85 g CO<sub>2</sub>/km i utslipp. En del enkelttilbydere vil kunne ha problemer med å besvare anbud med ønsker om noen elbiler: Nissan, som har elbil, har ingen konvensjonelle biler med utslipp under 85 g CO<sub>2</sub>/km, og Toyota, som har en av få biler med utslipp under 85 g CO<sub>2</sub>/km, har ingen elbiler.

### Forslag til alternativ implementering av direktivet

Vi vil derfor foreslå at kravet til utslipp fra biler gjøres todelt:

- Det stilles krav til nullutslipp når det finnes nullutslippskjøretøy som møter behovet.
- Et krav til gjennomsnittsutslipp: Krav til utslipp fra innkjøpte biler bør gjelde i gjennomsnitt for en kommune, fylkeskommune, osv. og at dette kravet må settes lavere, f.eks. 50 g CO<sub>2</sub>/km.

Mange er i gang med å fase inn elbiler, og vårt forslag vil gjøre innfasingen av elbil, hydrogen og biodrivstoffbaserte kjøretøy mulig og vil fungere som en pådriver for de som i dag ikke er ledende, samtidig som et strengt gjennomsnittskrav vil åpne for fleksibilitet til å supplere med spesialkjøretøy der nullutslippsteknologi fortsatt ikke er klart. Ulike avgrensninger for hvor gjennomsnittet skal beregnes kan vurderes, f.eks. for en kommune, per organisasjonsnummer, eller andre. Videre bør tidsrommet gjennomsnittet skal regnes over vurderes. Et år er naturlig, men for enkelte små kommuner med få innkjøp bør kanskje perioden være lenger for å ivareta fleksibiliteten ved ordningen. I praksis vil aktørene ikke være tjent med å dele opp enhetene, mens for eksempel interkommunale samarbeid vil kunne gjøre prosessen lettere for enkelte. Dersom gjennomsnittet likevel er 50 g CO<sub>2</sub>/km vil resultatet være tilfredsstillende.

Med denne fleksibiliteten bør flere av unntakene fjernes: også biler med firehjulsdrift og varebiler må regnes med, og terskelverdiene for innkjøpsverdiene må fjernes, slik at alle innkjøp regnes med. Det bør også vurderes om utrykningskjøretøy også kan innlemmes i en slik ordning.

Vennlig hilsen Miljøstiftelsen ZERO.

Kontaktpersoner:

Benjamin Myklebust (teknologisk rådgiver transport, [benjamin@zero.no](mailto:benjamin@zero.no), tlf.: 90880531)

Ingvild Kilen Rørholt (rådgiver klimaspydspiss, [ingvild@zero.no](mailto:ingvild@zero.no), tlf.: 97727115)

Guro Nereng (seniorrådgiver og fagansvarlig bygg, [guro.nereng@zero.no](mailto:guro.nereng@zero.no), tlf.: 41624426)

