

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring
postmottak@dfo.no
sarah.sinnathamby@dfo.no

Vår dato: 09.11.2020
Deres dato:
Vår referanse: MST
Deres referanse: 20/1222

NHOs innspill – veiledning om klima- og miljøvennlig biodrivstoff i offentlige anskaffelser

NHO viser til DFØs høringsforslag til revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, med fokus på flytende biodrivstoff. NHO gir med dette vårt innspill til forslaget, og viser til høringsbrev fra Drivkraft Norge og NHO Transport.

Hovedbudskap

Den nye veiledningen vil ha som konsekvens at offentlige innkjøpere slutter å kjøpe biodrivstoff og går tilbake til fossilt, og at klimagassutslippene fra kollektivtrafikken og andre deler av offentlig sektor vil øke. Årsaken er innføring av veibruksavgift på biodrivstoff omsatt utenfor omsetningskravet, som ble iverksatt fra 1. juli 2020, og som i praksis innebærer at omsetningskravet blir et tak for omsetning av biodrivstoff i Norge, og ikke et gulv slik det var tidligere.

NHO er en sterk pådriver for miljøkrav i offentlige anskaffelser, og mener den endringen som foreslås i veiledningen om klima- og miljøvennlig drivstoff går i feil retning. I stedet for å endre veilederen for offentlige anskaffelser, bør rammebetingelsene for omsetning og bruk av biodrivstoff gjennomgås med formål å stimulere til produksjon av avansert bærekraftig biodrivstoff i Norge, og samtidig sikre at næringstransporten har tilgang til høyinnblandet bærekraftig biodrivstoff til en konkurransedyktig pris. Biodrivstoff er et sentralt tiltak for å innfri Norges klimaforpliktelse for 2030 (Klimakur 2030), og bør adresseres tydelig i klimameldingen.

Bakgrunn

NHO har sammen med våre landsforeninger over lang tid engasjert oss sterkt i utforming av rammebetingelsene for bruk og omsetning av biodrivstoff i Norge. Biodrivstoff er per i dag en knapp ressurs med høy global etterspørsel, og bruken av biodrivstoff har økt mye i Norge de senere årene, noe som også er hovedårsaken til nedgangen i utslippene fra veitransporten.

Samtidig er det stort fokus på klima- og miljøeffekt ved produksjon og bruk av ulike typer biodrivstoff, og et kontinuerlig arbeid med regelverksutvikling både i Norge og internasjonalt for å sikre mest mulig avansert og bærekraftig produksjon. NHO støtter dette arbeidet, og er opptatt av at biodrivstoff brukt i Norge skal ha høy klimanytte og ikke fortrenge matproduksjon eller føre til tap av regnskog.

Biodrivstoff er både et kostnadseffektivt og styringseffektivt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Ifølge Drivkraft Norge bidro dette i 2019 til å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken med 1,5 millioner tonn CO₂. NHO tror en kombinasjon av teknologier blir løsningen for fremtidens klimanøytrale transportsektor. I den endringsprosessen vil det hjelpe bransjen at offentlige virkemidler legger til rette for like konkurransevilkår og

kostnadseffektive tiltak. Teknologinøytralitet og kostnadseffektivitet må være sentrale prinsipper for å sikre best mulig effekt av investeringene.

NHO opplever på lik linje med Drivkraft Norge og NHO Transport at DFØs forslag til ny veileder og drivstoffmatrise er teknologiskjev og fratar offentlige innkjøp en teknologiutviklende rolle også for bærekraftig biodrivstoff. Mye av nyttetransporten som er omfattet av offentlige anskaffelser har ikke alternativ til biodrivstoff, og den nye veilederen ser bort fra at offentlige anskaffelser også skal bidra til å ta i bruk fornybare teknologier.

Biodrivstoff bør fortsatt være en del av drivstoffmatrisen på lik linje med andre fornybare energibærere. Der bør drivstoffenes utslippsreducerende effekt vektet ut ifra deres klimaeffekt over et livsløp. Biodrivstoff kommer til å ha en reduserende effekt på den enkelte innkjøpers klimaregnskap, selv om omsetningskravet kommer til å virke som et tak på hvor mye biodrivstoff som vil bli solgt i Norge. Slik forslaget er formulert vil det fremstå som om biodrivstoff og fossilt drivstoff er likestilt miljømessig.

Vi er enige med Miljødirektoratets vurdering av virkningen av avgiftsendringene fra og med 1. juli 2020, om at omsetningskravet blir et tak på hvor mye som vil bli solgt av bærekraftig biodrivstoff i Norge i og med at det ikke eksiterer et avgiftsinsentiv til å selge biodrivstoff ut over kravet. Vi er imidlertid ikke enige med Miljødirektoratets vurdering av at stort sett alt biodrivstoff til offentlige anskaffelser før 1. juli 2020 var inkludert i omsetningskravet. Ifølge Drivkraft Norge ble mye biodrivstoff til offentlige anskaffelser før 1. juli 2020 solgt utenfor omsetningskravet. Ut fra dette kan det se ut som at dagens innretning av omsetningskravet og virkemidler rundt biodrivstoff, er en hindring for økt bruk av bærekraftig biodrivstoff ut over myndighetskravet.

Stort sett alt biodrivstoff til offentlige anskaffelser er høyinnblandingsprodukter, som HVO 100 og ED 95. I Sverige er høyinnblandingsprodukter definert utenfor reduksjonsplikten, og har avgiftsfritak. Norske myndigheter bør vurdere noe tilsvarende for å sikre at nyttetransporten og offentlige anskaffelser kan kjøpe høyinnblandingsprodukter og samtidig bidra til ytterligere klimagassreduksjoner.

NHO minner om at flere norske investeringer er i prosess for produksjon av bærekraftig, avansert biodrivstoff basert på restråstoff fra skog- og treindustri. Omsetningskravet er en viktig rammebetingelse for investering. Fremtidige produsenter og investorer trenger forutsigbare rammebetingelser for økt bruk av avansert, bærekraftig biodrivstoff. Men forutsigbarhet er også viktig for kjøperne av biodrivstoff. Næringstransporten er den sikreste kunden for produsentene av biodrivstoff på lang sikt, fordi lettere kjøretøy vil gå over på el. Forslaget til veileder viser i klartekst at dagens rammebetingelser med omsetningskrav og veikbruksavgift i praksis gjør høyinnblandet biodrivstoff til et uaktuelt klimatiltak i næringstransporten. NHO etterlyser en gjennomgang av rammebetingelsene som foreslått over, samt en langsiktig og forutsigbar opptrappingsplan for bærekraftig biodrivstoff fram mot 2030.

Med vennlig hilsen

Næringslivets Hovedorganisasjon
Område Politikk



Mari Sundli Tveit
Direktør