

Oslo, 1.12.2009

2009/761 Høring miljøkriterier - bil og drosje

ZERO takker for muligheten for å komme med innspill til miljøkriteriene for innkjøp av bil og drosje og vil med dette komme med våre synspunkt.

Klimatrusselen og Norges rolle

Vi står overfor en alvorlig situasjon globalt. Klimakrisen gir seg utslag i alt fra enorme naturkatastrofer til flyktningestrøm og store forurensende punktutslipp. Med så alarmerende varsko som vi nå får fra klimaforskerne, kan vi ikke ta sjansen på at analysene er feil. Vi har allerede sett de første konsekvensene av klimaendringene og det er dette som er den virkeligheten vi må forholde oss til.

Vi vet ikke nøyaktig hva konsekvensene av en videre global oppvarming vil være, men vi vet at det vil komme til å bli veldig, veldig alvorlig og at det kan komme til å forandre den verdenen vi lever i til det ugjenkjennelige.

Den gode nyheten er at det er mulig å hindre katastrofen. Det er mulig å stoppe den globale oppvarmingen før temperaturen stiger så mye at det får virkelig alvorlige følger. Klimaeksperter sier at denne grensen går ved en global temperaturøkning på to grader.

I sin siste rapport tilbake i 2007 anslo klimapanelet at det vil være nødvendig at verdens rikeste land reduserer sine utslipp med 25-40 prosent innen 2020, samtidig som økningen i utslipp i de fattige landene bremses. Innen 2050 må utslippene til de rike landene reduseres med 80-95 prosent.

Den nyeste klimaforskningen har ikke bare bekreftet dette, men har faktisk vist at klimaendringene skjer enda raskere enn vi tidligere fryktet. Dersom vi skal føle oss trygge på å hindre en temperaturøkning på mer enn to grader, så er det ikke nok å kutte utslippene i Norge og andre rike land med 25 prosent innen 2020. Vi må strekke oss mot 40 prosent for å være sikre. Det er viktig å understreke at klimapanelet sier at det er de rike landene som må kutte utslippene med 40 prosent innen 2020. Vi kan altså ikke løse dette gjennom kvotehandel med u-land. Utslippene må kuttes 40 prosent i de rike landene, på toppen av utslippene som kuttes i u-land. Urealistisk vil kanskje noen si. Helt nødvendig sier ZERO. Men det krever en handlekraft og vilje av en helt annen kaliber enn hva vi har sett til nå.

Norge, i likhet med resten av verdens industrialiserte land, må forberede seg på å bli nullutslippssamfunn. Den eneste måten vi kan skape en nullutslippsverden på, er ved at hver nasjon tar ansvar for sine egne utslipp og blir nullutslippsnasjoner.

Klimaløsninger i transportsektoren

Det holder ikke å bare kjøpe litt mindre forurensende biler. Vi må bytte ut det fossile drivstoffet vi bruker i dagens kjøretøy med klimavennlige drivstoff, det vil si biodiesel, biogass, bioetanol, hydrogen og elektrisitet. Det finnes kjøretøymodeller som kan fylle disse klimavennlige drivstoffene som kan dekke de fleste behov. Elbiler kan dekke mange behov, mens biodrivstoff lettest kan erstatte fossile drivstoff. Det offentlige bør også eie hydrogenbiler, men de er foreløpig såpass dyre at de vil ikke kunne dekke en hel flåte.

I transportsektoren finnes et stort og vanskelig ”høna og egget”-problem, som også påpekes i bakgrunnsdokumentet til kriteriene. Så lenge det ikke finnes biler som kan kjøre på klimavennlig drivstoff på veiene, så bygges det heller ikke fyllestasjoner for slikt drivstoff. Men så lenge det ikke finnes fyllestasjoner kjøper selvfølgelig heller ingen de bilene som går på disse drivstoffene. Det er jo ikke vits i å eie en bil vi ikke får tak i drivstoff til. Og dermed skjer det ingenting. Ved at det offentlige kjøper biler som *kan* kjøre på klimavennlig drivstoff (men også på fossilt drivstoff når klimavennlige drivstoff ikke er tilgjengelige) gjør en det mer praktisk og lønnsomt å tilby et slikt alternativ. Dermed blir det også mer attraktivt for andre å kjøpe kjøretøy som kan gå på et klimavennlig drivstoff.

Det offentliges rolle i klimaløsningen

Det offentlige har en betydelig kjøretøypark. ZERO mener at denne kjøretøyparken bør over på klimavennlige drivstoff, det vil si bioetanol, biogass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen. Dette er viktig for at det offentlige

1. feier for egen dør ved å ta i bruk løsninger og reduserer egne utslipp
2. øker etterspørselen etter miljøvennlige produkter
3. bidrar til å gjøre klimavennlige drivstoff tilgjengelig for flere
4. sprer informasjon om klimavennlige drivstoff.

I Miljøverndepartementets og Fornyings- og administrasjonsdepartementets Stortingsmelding ”Miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser” står det følgende: ”Regjeringen mener at offentlig sektor, som en stor kunde, har et spesielt ansvar for å bidra til at miljøbelastningene knyttet til innkjøp blir minimale. Ved å være krevende kunde kan vi også hjelpe næringslivet til å bli mer konkurransedyktige i et marked der etterspørselen etter miljøteknologi øker raskt. Ved å stille krav bidrar vi til at informasjon om varene blir mer tilgjengelig.”

ZERO er enig i dette utsagnet, men mener at DIFIs forslag til kriterier ikke ivaretar dette på en ambisiøs nok måte. ZERO mener det er oppsiktsvekkende at det i bakgrunnsdokumentet til høringen står at “Vi ønsker ikke å ta med krav eller kriterium om alternativ drivstoff fordi 1. det er få produsenter/bilmodeller som er godkjent for å bruke denne type drivstoff og 2. det er få pumper med alternativt drivstoff tilgjengelig. Et kjøp av biler som kan gå på alternativt drivstoff bør være en veloverveid beslutning på bakgrunn av en strategisk beslutning for organisasjonen.”

ZERO mener at det offentlige må ta ansvar for å ta i bruk klimavennlige drivstoff. Det offentlige må gå foran for å skape et marked og en etterspørsel, som også kan gjøre at andre velger slike kjøretøy. Ved at det offentlige kjøper biler som *kan* kjøre på klimavennlig drivstoff gjør en det mer praktisk og lønnsomt å tilby et slikt alternativ. Dermed blir det også mer attraktivt for andre å kjøpe kjøretøy som kan gå på et klimavennlig drivstoff.

Det står også i bakgrunnsdokumentet at ”Vi tilrettelegger heller ikke for elbilkjøp, siden disse bilene har demonstrert lav driftssikkerhet i flåtedrift tidligere. Bilene har også en lavere sikkerhet enn tilsvarende personbiler. De som kjøper elbiler bør være bevisste på det valget de gjør og de risikoer dette medfører.”

Det blir feil å bruke erfaringer fra flåtedrift tidligere, når det kommer mye ny teknologi på markedet til neste år. Flere nye elbiler kommer på markedet og mange tilfredsstillende strenge sikkerhetsstandarder.

Et argument som ofte brukes imot elbil er rekkevidde. Selv med dagens maksimale kjørelengde for elbiler er på 15-20 mil mellom hver lading vil elbil dekke mange behov innen mange offentlige og kommunale virksomheter. Derfor bør det gjøres en behovsvurdering for å vurdere om en skal kjøpe elbil, ikke at elbiler ikke fungerer for alle.

Forslag til kriterier

Elbiler bør være hovedregelen ved offentlige kjøp av biler. Disse bilene har null utslipp og lav energibruk. Dersom elbiler ikke tilfredsstillende behovet en har, kan man vurdere om andre biler som går på klimavennlige drivstoff kan tilfredsstillende behovet. Ofte kan de det. Biler som går på biodrivstoff er nesten helt like fossil-biler. Dersom det ikke er tankemuligheter, bør innkjøper gå i dialog med biodrivstoffleverandør om å få tilgang på biodrivstoff.

ZERO mener at miljøkriteriene bør ha krav om at bilen skal kunne kjøre på et klimavennlig drivstoff (det vi si elektrisitet, biodiesel, bioetanol, biogass og hydrogen). Dette innebærer at den skal oppfylle et av følgende krav:

- a) Motoren skal kunne bruke eksternt generert elektrisitet til framdrift (el-bil, plug-in hybrid)
- b) Motoren skal kunne bruke hydrogen til framdrift
- c) Motoren skal kunne bruke etanol til framdrift (E85)
- d) Motoren skal kunne bruke biogass til framdrift
- e) Motoren skal kunne bruke biodiesel til framdrift (B100)”

Dersom det ikke er noen tilgjengelige modeller til ens behov som kan fylle klimavennlige drivstoff, kan en ta i bruk DIFIs forslag til kriterier.

Vi håper våre innspill tas til følge.

Vennligst ta kontakt hvis dere har spørsmål til vår høring.

Vennlig hilsen
Gøril L. Andreassen
Transportpolitisk rådgiver
ZERO - Zero Emission Resource Organisation
www.zero.no
Tlf. + 47 99 56 26 69