



Omsetningskrav og bruk av biodrivstoff i kollektivtrafikken

Kollektivtrafikken spiller en sentral rolle for å nå klimamålene for 2030, hindre lokal forurensing, og for å skape velfungerende byer og lokalsamfunn. Det innebærer en krevende balansering mellom å utvikle attraktive transporttilbud, og å redusere egne utslipp. Regjeringens ambisjoner for kollektivtrafikken beskrives i «Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025», som skal «*gi forutsigbarhet og redusere risiko forbundet med investeringer i fossilfri kollektivtrafikk*». Der anerkjennes både kollektivtrafikkens rolle i det grønne skiftet og den krevende balansegangen mellom tilbudsutvikling og utslippskutt. Flere av Kollektivtrafikkforeningens medlemmer strekker seg lenger enn regjeringen på dette området, og har satt enda mer ambisiøse mål for fossilfri drift.

De offentlige kollektivselskapene har hatt flere verktøy å velge mellom for å nå sine mål. Elektrifiseringen av den norske kollektivtrafikken går fremover, og ved utgangen av 2020 var det omtrent 400 elbusser i Norge. Likevel, i mange tilfeller har biodiesel vært best egnet for å kutte utslipp, særlig når en skal balansere fornuftig bruk av offentlige investeringsmidler, kvaliteten i selve kollektivtilbudet og praktiske/tekniske egenskaper. I mange områder er det fortsatt ikke praktisk mulig, eller økonomisk forsvarlig å satse på elektrisitet. Bruk av biodiesel er derfor fortsatt det som kutter desidert mest CO₂-utslipp i den norske kollektivtrafikken, og utgjør omtrent 77 prosent av fossilfriandelen i bransjen ifølge [NHO Transport sin rapport fra 2020](#). Siden 2013 har CO₂-utslippene fra kollektivtrafikken blitt mer enn halvert, ifølge samme rapport.

Når drivstoffmatrisen til DFØ (som benyttes til å gi «miljøpoeng» til ulike drivstoff i anbuds konkurranser) skulle revideres høsten 2020 ble det anbefalt at man sluttet å prioritere biodiesel når nye busskontrakter skal på anbud. Miljødirektoratet forklarer dette med at biodiesel isolert sett kan være klimavennlig, men når offentlige innkjøpere stiller krav til bruk av biodiesel inngår dette volumet i den andelen omsetteren uansett er lovpålagt å selge for å oppfylle omsetningskravet. I praksis betyr dette at både kollektivsektoren og kommersielle aktører innen annen tungtransport blir fratatt et helt sentralt verktøy for å kutte utslipp. I det som kalles 100%-markedet for biodiesel finnes det i mange tilfeller ikke andre fossilfrie alternativer per i dag. Denne problemstillingen ble også tatt opp i en felles uttalelse fra [17 aktører \(inkl Oslo kommune, Zero og NHO\) 21 desember](#).

I kollektivsektoren har man følgende alternativer:

- Å gå tilbake til fossil diesel der dette lar seg gjøre kontraktsmessig. Det betyr at både regionale mål og regjeringens egne mål om fossilfri drift ikke vil nås, og i beste fall må utsettes.
- Å fortsette med dyr biodiesel (som ble enda dyrere fra 01.07.2020 med full veibruksavgift), selv om dette ikke har en reell effekt på nasjonale utslippskutt. Det vil være krevende å forsvare sett opp mot balansegangen som beskrives over.

De fleste av Kollektivtrafikkforeningens medlemmer vurderer nå mulighetene for å kutte bruken av biodiesel i sine kontrakter, hvis de ikke allerede har gjort det. Hvis 100% - markedet forsvinner mister man også muligheten til å stille tydelige krav til bærekraftig biodiesel gjennom offentlige innkjøp. Når regjeringen varsler kraftig økning av CO₂-avgiften i Klimaplanen kan det styrke konkurransekraften til bærekraftige drivstoffalternativer, men for at den skal være et reelt alternativ må drift med biodiesel ha en reell effekt.

Kollektivtrafikkforeningen vil derfor oppfordre Stortinget og Klima- og Miljødepartementet til å ta initiativ til å etablere en metode for at bærekraftig* biodiesel kjøpt som 100%- produkt ikke telles med i omsetningskravet. Det vil bidra til reelle utslippsreduksjoner på nasjonalt nivå, og gi ambisiøse aktører som vil drive bærekraftig et verktøy for å nå sine mål.



**Vi støtter uttalelsen fra 21. desember, og at «det må forutsettes at dette biodrivstoffet er bærekraftig produsert, primært er avansert, sekundært er garantert uten råstoff med høy avskogingsrisiko og dermed har lav risiko for indirekte arealbruksendringer og avskoging, for å komme inn under ordningen. Omsetterne er ansvarlige for dokumentasjon i forhold til krav.»*

Med vennlig hilsen

Olov Grøtting

Daglig leder

Kollektivtrafikkforeningen

Ola Viken Stalund

Seniorrådgiver

Kollektivtrafikkforeningen

Oslo, 02.02.2021.