



Saksnr.: 2012/3936  
Løpenr. 27303/2012  
Klassering:  
Saksbehandler: Joakim Hvamb Sveli

## Møtebok - Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Samferdsel, miljø og klimakomiteen	06.06.2012	

## Fylkeskommunale kjøretøy på fornybare drivstoff

### Vedlegg

Ingen.

### Bakgrunn for saken

Fylkesplanens samfunnsdel har uttrykte mål som går på både etablering av infrastruktur for bruk av fornybar energi i transport, og for økt bruk av produkter med gunstig miljø-, klima- og energiprofil. Det er også et mål i Fylkesplanen at man skal bidra til å bygge opp kunnskap og bevissthet i forhold til tiltak og adferd som reduserer klimagassutslipp.

3. Bevisstgjøre og bygge opp kunnskap i kommuner, næringsliv og befolkning, i forhold til tiltak og adferd som reduserer klimagassutslipp.
9. Etablere infrastruktur for bruk av fornybare og miljøvennlige drivstoff i kjøretøyer, herunder gass.  
Satse sterkere på enøk i nye og eksisterende
18. Prioritere bruk av produkter og tjenester med gunstig

miljø-, energi- og klimaprofil.

I sak 29/2012 vedtok Samferdsels-, Nærings- og Miljøkomiteen at Østfold fylkeskommune skal være et spydspissfylke for tilrettelegging av infrastruktur for klimabiler og økt bruk av kjøretøy på fornybare drivstoff i offentlig virksomhet gjennom direkte innkjøp av kjøretøy og kjøp av transporttjenester. I sak 65/2012 vedtok Fylkesutvalget å bevilge midler til et interregprosjekt, Infragreen, hvis mål er utbygging av ladeinfrastruktur og økt andel biler på fornybart drivstoff (el og biogass) i Østfold, Akerhus og Västra Götaland. Gjennom Klima Østfold har politisk ledelse i Østfold fylkeskommune, i tillegg til 16 av fylkets ordførere og Fylkesmannen vedtatt en handlingsplan for 2012 som går på tiltak for økt andel transport på fornybart drivstoff, med prioriterte tiltak på de offentlige virksomheters egne kjøretøy.

I sak 60/2012 vedtok Fylkesutvalget å gå videre med et Open Days arrangement hvor hensikten er å utfordre regionen og næringsaktører på hvorvidt et mål om 20% andel kjøretøy på fornybart drivstoff er mulig å oppnå i Østfold innen 2020. Ved utdelingen ble det fremhevet at Moss kommunes vedtak er nasjonalt forbilledlig i forhold til prioritering av miljøvennlige løsninger.

I flere bykommuner i Norge (Bergen, Trondheim, Oslo og Moss) er det gjennom politiske vedtak satt mål om betydelig andel kjøretøy på fornybar energi, og satt nye standarder for vurderingskriterier for innkjøp av kjøretøy. I Moss kommune innebar vedtaket et mål om minst 50% av kjøretøyene i Moss kommune skal gå på el, og at det ved innkjøp av kjøretøy skal settes følgende prioritering av kriterier:

1. Klimagassutslipp
2. Årlig driftskostnad
3. Innkjøpspris

Beregninger gjennomført av Moss kommunes økonomiavdeling i forbindelse med innkjøp av nye kjøretøy i 2011, viste at elbil var betydelig billigere dersom man regnet med totale driftskostnader og avskrivninger iht. innkjøpspris og restpris over forventet driftsperiode. Moss kommune mottok Grønn Bil- prisen 2011 for dette politiske vedtaket.

Gjennom Klima Østfold, et samarbeid om klima- og energiltak med 16 av fylkets kommuner, er et av tiltakene vedtatt av fylkets ordførere for 2012 å øke andelen kjøretøy på fornybare drivstoff i offentlig virksomhet i Østfold. I Klimameldingen til Stortinget fremheves transport og bil som en av de prioriterte produktgruppene i miljøpolitikken for statlige innkjøp. Ladbare biler og kjøretøy på biogass er fremhevet som de mest aktuelle alternativene frem mot 2020. Innenfor begge disse teknologiene er det i markedet i dag fullverdige varebiler og personbiler som kan konkurrere mot fossilkjøretøy på bruk, innkjøpspris og drift.

Regjeringens Handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser (2007) pekte på det offentlige som forbilde for miljøhensyn i innkjøp. Regjeringens forslag til Klimamelding (2012) følger opp med følgende:

*«Offentlig sektor skal gå foran som et godt eksempel både som tilrettelegger, rolleskaper og som miljø- og klimabevisst sektor. Dette forplikter det offentlige til å ta en lederrolle ved å fremme omstilling og ta en risiko for å fremme og ta i bruk nye miljø- og klimavennlige løsninger.»*

## **Fakta**

Østfold fylkeskommune eier per april 2012 henholdsvis 32 kjøretøy av typen varebil og 19 kjøretøy av typen personbil, i tillegg til en elbil (Glemmen V.G.S.). I tillegg kommer ca 30 busser (12-18 setere). Det er hovedsakelig de videregående skolene som eier og bruker kjøretøyene som en del av deres virksomhet. Kjøretøyene benyttes oftest i lokal og regional trafikk, og sjelden sammenhengende trafikk hele dagen. Østfold fylkeskommunes satsning på hurtigladeinfrastruktur vil gjøre kontinuerlig drift regionalt mulig med ladbare biler. For de videregående skolene som er sertifisert som miljøfyrtårn vil kjøp av biler på fornybare drivstoff rapporteres som tiltak og derigjennom bidra til resertifisering.

Med kjøretøy på fornybare drivstoff menes kjøretøy hvis hovedmotor drives av fornybart drivstoff. Ladbare hybrider, gasskjøretøy med bensinreserve/dieselreserve er også inkludert i denne definisjonen. Det er kjøretøy på biogass/fossilgass og el som i dag er tilgjengelig i markedet. På lengre sikt vil også hydrogenbiler være et alternativ. Hydrogenbiler drives også av elmotor, men har en brenselcelle som lager el.

### Fordeler elbiler

Det finnes i dag et utvalg modeller og fabrikater innen både personbil og varebilsegmentet. Det er etablert en konkurransesituasjon i markedet som gjør at prisene er svært konkurransedyktige ved samvurdering av innkjøpspris og driftskostnad sammenlignet med fossilbiler. Det er ingen engangsgift på elbil og ingen årsavgift. Infrastrukturkostnader er lave. Det er et statlig mål om 10% ladbare biler i Norge innen 2020. Østfold med sine korte avstander og beskjedne topografi er meget vel egnet til bruk av elbil. Følgende pekes på som miljøfordeler ved elbil (Innkjøpsveileder for elbil, Direktoratet for Forvaltning og IKT, 2010), (Handlingsplan for elektrifisering av Veittransport, Samferdselsdepartementet, 2009)

- Elbiler bruker 20-25% av total energi per kjørte km sammenlignet med fossilbiler
- Ingen partikkelutslipp
- Ingen NOx utslipp
- Redusert støy
- 3-4 tonn årlig CO2 reduksjon per bil ved drift på strøm med opprinnelsesgaranti, potensielt totalt 240 tonn årlig CO2 reduksjon

### Fordeler biogassbiler

Det finnes i dag flere modeller for både personbiler, varebiler, minibusser, busser og landbruksmaskiner som kan gå på gass (fossilgass og biogass). Infrastrukturen for gass er dyrere å etablere enn for strøm. Det er kun i Fredrikstad hvor det i Østfold i dag er tilgjengelig

fyllestasjoner for biogass. Det er forventet at det vil komme flere fyllestasjoner for biogass i fylket de nærmeste årene. Etterspørsel etter biogass er en viktig driver for satsningen på produksjon av biogass regionalt. Regjeringens forslag til Klimamelding peker på at transport er den mest klima- og energieffektive bruken av biogass, samt følgende miljøfordeler ved biogasskjøretøy:

- Reduserte CO<sub>2</sub>- utslipp
- Sterkt reduserte partikkelutslipp
- Sterkt reduserte NO<sub>x</sub>- utslipp
- Lokal utnyttelse av avfall til energiproduksjon

### **Fylkesrådmannens vurdering**

Det vil ikke være verken økonomisk eller miljømessig forsvarlig om man skal iverksette en storstilt utfasing av dagens kjøretøy i fylkeskommunal eie til fordel for kjøretøy på fornybare drivstoff. Overgangen til fornybare drivstoff bør skje i takt med ordinær utskiftning og påfølgende behov for nyanskaffelser. Økt andel ladbare biler kan bidra til økte kostnader knyttet til etablering av ladeinfrastruktur ved fylkeskommunens egne virksomheter. Det finnes i dag kun ladestolper ved fylkeshuset. Dette er en kostnad som uansett bør tas for å kunne tilby ansatte og gjester ved fylkeskommunes virksomheter lademulighet for kjøretøy. Eventuelle merkostnader knyttet til ladeinfrastruktur for fylkeskommunens egne kjøretøy vil være under nivået reduserte driftskostnader forbundet med ladbare kjøretøy. Et positivt vedtak i saken vil sannsynligvis medføre et uendret totalkostnadsbilde.

Selv om antallet kjøretøy i fylkeskommunal drift er lavt, vil valg av fornybare løsninger bidra til en merkbar økt etterspørsel etter infrastruktur på biogass eller el i fylket, og dermed bedre markedsgrunnlag for aktører innenfor infrastruktur for fornybare drivstoff. Videre vil økt bruk av kjøretøy med fornybare drivstoff i fylkeskommunen bidra til å gjøre ansatte, elever og andre mer kjent med ny teknologi og miljøvennlige løsninger.

Det er innenfor Lov om Offentlige Anskaffelser mulighet for å sette krav til konkrete motor- og drivstoffløsninger som kjøretøyet kan operere med og utelukke andre, i tillegg til å bruke generelle miljøkriterier. Det finnes i dag veiledere fra Direktoratet for Forvaltning og IKT for hvordan man setter miljøkriterier i innkjøp av kjøretøy, og hvordan man konkret kjøper inn elbiler. Både Moss kommune, Bergen kommune og andre offentlige virksomheter har delt både konkurransegrunnlag, erfaring med vurdering og brukserfaring med elbil. Glemmen V.G.S. har erfaring med bruk av elbil som tjenestekjøretøy. Fredrikstad kommune og FREVAR har erfaring med kjøp og bruk av biogasskjøretøy. Fylkesrådmannen anser derfor at det vil medføre liten risiko for Østfold fylkeskommune å gå over på kjøretøy på fornybare drivstoff ved alle nyinnkjøp, så lenge transportbehovet kan tilfredsstilles av slike kjøretøy.

Et fylkeskommunalt vedtak om å gå bort fra fossilkjøretøy der det finnes alternativer på fornybart drivstoff, vil hovedsakelig være en symbolsak fremfor å gi vesentlige reduksjoner av klimagassutslipp eller vesentlig bedring av luftkvalitet i byene. Symboleffekten er til gjengjeld meget stor overfor kommunene i Østfold, samt overfor andre fylkeskommuner og offentlige virksomheter. Både ansatte og ikke minst den neste generasjon bilkjøpere, skoleelever, vil få

økt eksponering for fornybare kjøretøy. Det er et potensial for utslippsreduksjoner forbundet med å få ansatte i Østfold fylkeskommune over på fornybar transportteknologi. Fra 2010 til 2011 økte antall reisekilometer mot utbetalt kilometergodtgjørelse fra 1,14 mill km til 1,44 mill km. Det er en økning på 26%. Dette tilsvarer et årlig utslipp på omtrent 1500 tonn CO<sub>2</sub>. Økt eksponering av ansatte for fornybare transportløsninger vil kunne gi vesentlige utslag på andelen tjenestekjøring på fornybar energi, som i dag er under en promille.

Både vurderingene, vedtaket og erfaringen med etterlevelsen av vedtaket vil gi verdifull inspirasjon, være et stekt eksempel og vil kunne bidra til lignende beslutninger i andre offentlige virksomheter. Det anbefales derfor at Østfold fylkeskommune tar en lederrolle innen omstilling til mer energieffektive og miljø- og klimavennlige kjøretøy.

### **Fylkesrådmannens forslag til vedtak**

1. For alle anskaffelser eller inngåelser av leasingavtaler for kjøretøy i Østfold fylkeskommune skal det foretas en behovsprøving.
2. For alle anskaffelser eller inngåelser av leasingavtaler for kjøretøy i Østfold fylkeskommune, skal kjøretøy på fornybare drivstoff velges såfremt slike kjøretøy kan tilfredsstillende avgjørende transportbehov.
3. For alle anskaffelser eller inngåelser av leasingavtaler for kjøretøy i Østfold fylkeskommune skal valg av kjøretøy gjøres utfra vurdering av livssyklus-kostnader og lavest mulig utslipp. Disse to kriteriene skal være prioritert.
4. Kriteriene innarbeides i Østfold fylkeskommunes innkjøpsreglement ved neste revisjon.

Sarpsborg, 14. mai 2012

Atle Haga  
fylkesrådmann

Håkon Bjarne Johnsen  
fylkesdirektør