

Difi v/ Sarah Fossen Sinnathamby,  
[Sarah.FossenSinnathamby@difi.no](mailto:Sarah.FossenSinnathamby@difi.no)

Oslo, 25. juni 2018

## Kriteriesett - Bærekraftig innsamling av husholdningsavfall - innspill fra Avfall Norge

---

*Avfall Norge er en bransjeorganisasjon for avfalls- og gjenvinningsbransjen i Norge. Vi samler bransjen rundt en visjon om at avfall er morgendagens råvarer. Vi representerer både offentlige og private avfallsselskap, gründere, leverandører og miljøkonsulenter. Til sammen er våre medlemmer ansvarlig for 95 prosent av alt husholdningsavfall i Norge, såvel som store mengder næringsavfall.*

Vi viser til "Kriteriesett – Bærekraftig innsamling av husholdningsavfall" der Difi ber om innspill. Avfall Norges innspill er basert på henvendelser og perspektiver fra medlemmer og våre ulike faggrupper.

### Generelle kommentarer

Avfall Norge leverte i 2016 "[Avfall- og gjenvinningsbransjens veikart for sirkulærøkonomi](#)" til regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft. Ekspertutvalget har tatt med seg flere av anbefalingene i veikartet. Utvalget slår i sin rapport fast at "Fremtidens økonomi er sirkulær" og tar også for seg viktigheten av verdiskaping på tvers av sektorer. På samme måte har det i en rekke utredninger og stortingsmeldinger vært understreket viktigheten av at offentlige innkjøpere etterspør miljøvennlige løsninger og resirkulerte råvarer. Senest i behandlingen av stortingsmeldingen "Avfall som ressurs - avfallspolitikk og sirkulær økonomi" (Meld. St. 45 (2016-2017)) der stortinget også gjorde vedtak om be regjeringen stille krav til utsortering og materialgjenvinning av plast og matavfall fra husholdninger og lignende avfall fra næringslivet.

Samtidig har regjeringen satt mål om å halvere utslipp fra transport innen 2030. Dette må ses på i sammenheng, og kommunenes strategi for innkjøp av transporttjenester for husholdningsavfall må kobles sammen med disse politiske målene og være en katalysator for å nå dem.

## Kommentarer til nivådelingen

I kriteriesettet er det satt følgende nivåinndeling:

**Basisnivå (B):** Viser krav og kriterier som ligger litt over gjeldende lovgivning. Det skal finnes god tilgang på varer og tjenester som oppfyller disse kravene. Kravene er enkle å følge og dokumentere.

**Avansert nivå (A):** Viser krav og kriterier som går lengre enn basisnivå og krever mer ressurser og kompetanse hos anskaffende virksomhet, både til oppfølging av anskaffelsen og gransking av dokumentasjonen. Kravene tilsvarer omtrent nivået for merkeordninger (f.eks. miljømerking).

**Spydspissnivå (S):** Viser det best tilgjengelige alternativet på markedet rundt miljø- og bærekraft. Tilgangen på varer og tjenester vil være mindre enn på avansert nivå. Kravene skal bidra til å stimulere innovasjon og teknologiutvikling. Spydspisskravene medfører ofte økte ressurser til tid og spesialkompetanse.

Videre er det for kjøp av tjenester gjort følgende inndeling:

### **Utslipp fra kjøretøy**

**B** = Kjøretøy skal tilfredsstille Euro VI standard for dieselmotor.

**A** = X antall kjøretøy skal tilfredsstille Euro VI standard for gassmotor for kjøring med biogass.

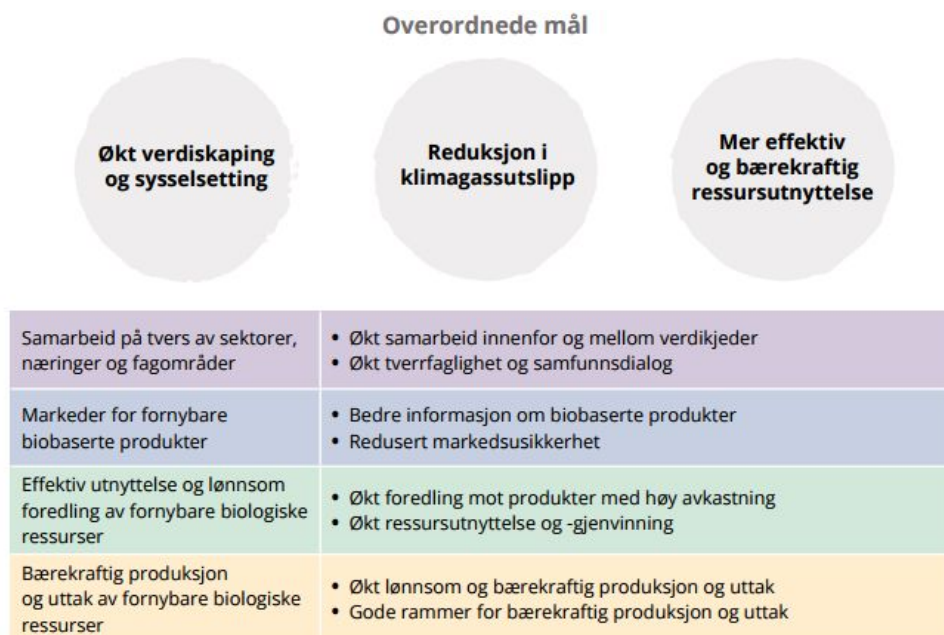
**S** = X ant. kjøretøy skal ha null utslipp (Elektrisitet/Hydrogen)

**Biogasskjøretøy** har bidratt til den klart største delen for reduksjon av klimautslipp fra transport ved innsamling av husholdningsavfall, og det er enighet blant de som leverer transporttjenester at biogasskjøretøyene vil spille en viktig rolle for å nå målene om kutt i utslipp innen 2030. Samtidig bidrar biogassproduksjon til klimakutt i landbruk og avfallssektoren og gjenvinning av næringsstoffer i en sirkulær økonomi. Ved å se på hele verdikjeden kan man argumentere for at dette gir det beste alternativet med hensyn til miljø, bærekraft og ressursutnyttelse.

Det er verdt å merke seg regjeringens egen [Bioøkonomistrategi fra 2016](#) som har følgende overordnede mål:

- Verdiskaping
- Reduksjon klimagassutslipp
- Effektiv og bærekraftig ressursutnyttelse

Strategien sier også at tiltak som kombinerer disse 3 målene skal prioriteres.



*Illustrasjon: Regjeringens Bioøkonomistrategi fra 2016*

## Biogass som spydspiss og avansert nivå

**I kapittel 3. TJENESTER** mener vi at det må lages et nivå for spydspiss der det gjenspeiler at biogass oppfyller kriteriene på spydspissnivå.

Mens kjøretøyteknologien med gasmotorer er godt utviklet og tilgjengelig i markedet, er produksjon, leveranser og infrastruktur for biogass lite modent. Dermed kan det være på sin plass å ha biogass i to nivåer, både som avansert og spydspiss.

Bruk av biogass som drivstoff i avfallsinnsamling med en sirkulær verdikjede fra produksjon, lagring og infrastruktur for fylling er komplisert og krever spydspisskompetanse. I tillegg er biogass avgjørende for å nå målene om utslippskutt i både transport og landbrukssektoren, og et virkemiddel for å kunne nå Norges forpliktelser for materialgjenvinning i EUs nylig vedtatte pakke for sirkulær økonomi som vil tre inn i den norske avfallsforskriften (mål; 50% materialgjenvinning i 2020 økende til 65% i 2035).

**Offentlige innkjøp** fungerer her som en katalysator i å stimulere til viktig innovasjon og teknologiutvikling i hele verdikjeden og støtter dermed opp under bioøkonomien som også gir verdiskaping og grønn konkurransekraft i mange sektorer.

Spydspisskravet for tjenester med kjøretøy som benytter biogass som drivstoff kan også brukes til å synliggjøre hvordan biogassen er produsert og hvilken klimanytte den gir, evt. knyttet til et kontraktskrav. Miljømerking av biogass som drivstoff kan også inngå i dette, jfr. avsnitt under.

**Vi foreslår derfor tydeligere spydspisskrav**, som også inkluderer biogass. Dette er i

tråd med Stortingets beslutning i [Nasjonal Transportplan 2018-2029](#), som sidestiller biogass med nullutslippkjøretøy for busser.

## 2. KJØRETØY

### 2.1 Motorteknologi og drivstoff

#### **NY Kravformulering**

**S = X antall kjøretøy skal ha null lokale utslipp eller benytte biogass.**

## 3. TJENESTER

### 3.1 Motorteknologi og drivstoff

#### SPYDSPISS

Hovedformålet er å redusere luftforurensing og klimagassutslipp fra kjøretøy.

#### **NY Kravformulering**

B = Kjøretøyene skal tilfredsstillere Euro VI standard for dieselmotor

A = Kjøretøyene skal tilfredsstillere Euro VI standard

**S = X antall / andel kjøretøy skal ha null lokale utslipp eller benytte biogass.**

#### For biogass gjelder:

- Kun biogass fra avfall eller biprodukter, som ikke gir opphav til endringer i arealbruk, direkte eller indirekte.
- Minimum 90% utslippskutt for verdikjeden målt med livsløpskriteriene i Produktforskriften (EUs bærekraftkriterier - RED)

For øvrig vises det til Avfall Norges [høringsinnspill til miljøkriteriene for personbiler og varebiler for offentlige virksomheter](#) datert 1. november 2017, se vedlegg 1.

Kjøretøy som benytter kjøretøy på biogass (= biometan, ca 98% fornybar metan) slipper ut opptil 95 prosent mindre partikler (PM) og inntil 70 prosent mindre NOx sammenlignet med strenge europeiske utslippsstandardene for nye tungvognsbiler (Euro VI) og lette kjøretøyer (Euro 6)<sup>1</sup>.

Det er med andre ord svært lave lokale utslipp fra biogass som gjør det til et godt egnet drivstoff også for bruk i byområder.

### **Nullutslipp**

Avfall Norge registrerer at begrepet nullutslipp brukes upresist både blant politikere, i forvaltning og blant fagfolk slik at det er vanskelig å nå frem med faktabasert budskap om hva som gir reelle klimareduksjoner.

Vi ber derfor Difi om å klargjøre disse begrepene med klare henvisninger til om det gjelder mål om reduksjon av lokale utslipp eller globale.

*Setningen "Nullutslippskjøretøy" rangerer øverst i hierarkiet av motorteknologi som reduserer klima- og miljøpåvirkning fra transport", mener vi også er upresis og må*

---

<sup>1</sup> Kilde; [Natural & bio Gas Vehicle Association](#) (NGVA Europe)

klargjøres.

Vi vil her henvise til at Stortingets i behandling av [representantforslaget om sidestilling av biogass med el og hydrogen](#) mai 2018, enstemmig, har bedt Regjeringen om å klargjøre drivstoffhierarkiet, [fra vedtaket](#):

*.. Det ble vedtatt at regjeringen skal klargjøre drivstoffhierarkiet, slik at biogassbilers klimanytte fremstilles på riktig måte, samt at regjeringen på egnet måte skal komme tilbake til Stortinget med denne klargjøringen.*

### **Tabell for miljøprestasjonen og score til ulike teknologier og drivstoff**

Det er i kriteriesettet lagt ved en tabell som kan utvikles til å hjelpe innkjøpere med score for miljøprestasjonen til ulike teknologier og drivstoff, og det bes om innspill til tabellen. Avfall Norge vil gjerne bidra til at denne tabellen blir anerkjent av bestillere, rådgivere og leverandører i bransjen og mener den må ta hensyn til flere forhold.

Tabellen må ta hensyn til hvordan drivstoffet og kjøretøy er produsert både med hensyn til sosiale forhold (sosial bærekraft) og hvor energien som skal benyttes kommer fra. Det vises her til Avfall Norges rapport med råd til innkjøpere av transporttjenester; [«Bærekraft og klimagassreduksjoner for norskprodusert biogass – Kunnskapsgrunnlag og anbefalinger til innkjøpere»](#).

I tabellen er hydrogen og norsk el (vannkraft) gitt null poeng for miljø/klima pr km. Det kan forstås på en slik måte at dette betyr "nullutslipp" både for klimautslipp med global påvirkning og utslipp med lokal virkning. Vi viser her til vår bemerkning om "nullutslipp".

I tillegg bør det tas høyde for dagens kunnskap om nyttelast, bilens egenvekt og rekkevidde slik at det gis et mest mulig riktig bilde av "miljøscore" i forhold til funksjonskrav. Vi bidrar gjerne til ytterligere utdyping ved behov.

### **Miljømerking**

Miljømerking av drivstoff er et verktøy som bør beskrives mer og klargjøres i kriteriesettet.

Miljømerkeordninger går lengre enn bærekraftskriteriene til EU (Fornybardirektivet, RED, som referert tidligere), som man har sett ikke fanger opp hele verdikjeder, ressursutnyttelse eller indirekte uheldige miljøpåvirkninger fra arealbruk (såkalt ILUC).

Som eksempel på dette er at biodrivstoff fra palmeolje kan oppfylle disse kriteriene i dag, selv om flere rapporter viser til at dette drivstoffet kan gi vesentlig høyere utslipp enn selv fossil diesel. I tillegg til at stortinget har gjort vedtak der man ber regjeringen gjennom forskrift til lov om offentlige anskaffelser stille krav om at det ikke skal benyttes biodrivstoff basert på palmeolje eller biprodukter av palmeolje.

En god miljømerkeordning vil stille mange krav til drivstoff for avfall og restprodukter, som f.eks:

- Sporbarhet i produksjonskjeden (over tid - revisjoner vil foretas).
- Høye krav til klimagassreduksjon.

- Kvalitet - oppfyllelse av drivstoffstandarder
- Sosial bærekraft i produksjon
- Naturmangfold

Vi står til disposisjon for utdypinger hvis behov, og ser frem til videre dialog med Difi om utvikling av gode verktøy for anskaffelser som fremmer miljø og bærekraft.

Med ønske om en god sommer!

Vennlig hilsen  
**Avfall Norge**

Nancy Strand  
Adm. dir

## **VEDLEGG 1**

1.11.2017 Høringsinnspill miljøkriteriene for personbiler og varebiler for offentlige virksomheter. Kan lastes ned her:

<https://drive.google.com/file/d/0B7uG-eRsFIR7bE9LYi1iZINwX2s/view?usp=sharing>