

Drivstoffmatrisen for tunge kjøretøy er et utarbeidet av Difi og Miljødirektoratet med innspill fra Transportøkonomisk institutt. Den premierer ulike kombinasjoner av motorteknologi og drivstoff med utgangspunkt i klima- og miljøkostnad og anskaffelsesfaglige vurderinger.

Matrisen er veiledende. Oppdragsgiver kan endre innhold og / eller poeng, basert på lokale forutsetninger og virksomhetens mål og strategier knyttet til klima og miljø. Drivstoffomsettere kan tenkes å ha andre drivstoff tilgjengelig for anskaffelse av en leverandør enn dem som står nevnt i matrisen, for eksempel B30 (diesel tilsatt 30 prosent biodiesel). Dersom oppdragsgiver ønsker å legge til slike drivstoff, må dette legges til på egenhånd, og premieres ut fra klima- og miljøprestasjon. Dersom det refereres til Difis evalueringsmatrise, og det samtidig gjøres endringer i poenggiving og lignende, skal det framgå tydelig overfor leverandørene hvilke endringer som er gjort.

Gjennom markedsundersøkelser vil oppdragsgiver få innsikt i hva markedet er i stand til å levere. Gjennom leverandørdialog eller ved å legge ut konkurransen som veiledende kunnngjøring kan oppdragsgiver få nyttige innspill.

Oppdragsgiver må huske å gi informasjon om rapporteringsintervall for drivstoffkategorien "naturgass-biogass".

### **KJØRETØY TIL AVFALLSSEKTOREN**

Levetiden på en renovasjonsbil sammenfaller i stor grad med perioden på en vanlig kontrakt om innsamling av husholdningsavfall (5+1+1 år), og det er vanlig å kjøpe nye kjøretøy til kontraktsoppstart.

For innsamling av tjenesteytende næringsavfall er det annerledes. Her har leverandøren som regel en pool av kjøretøy som benyttes på en kontrakt, og kjøretøyene kan være av eldre dato. For å motivere leverandørene til å anskaffe nye kjøretøy kan det være hensiktsmessig å premiere kjøp av diesel- og gassmotorer som tilfredsstillt krav til Euro VI ved kontrakter på tjenesteytende næringsavfall. Oppdragsgiver kan for eks. velge å gi disse alternativene 1,5 poeng.

*For innspill til matrisen, kontakt seniorrådgiver i Difi, Sarah F. Sinnathamby: [sfs@difi.no](mailto:sfs@difi.no) / 41231471.*

# DRIVSTOFFMATRISE FOR TUNGE KJØRETØY betaversjon nov. 2018

Motorteknologi	Drivstoff	Forklaring	Poeng 0-10*
<b>Konvensjonelle drivstoff</b>			
<b>Dieselmotor Euro VI</b>	<b>Konvensjonell diesel</b>	Tunge kjøretøy som er førstegangsregistrert i Norge etter 31. desember 2013 må tilfredsstille Euro VI-standarden. All diesel som selges i Norge følger den europeiske standarden EN590 og inneholder normalt 93% fossil diesel og 7% biodiesel. Denne kombinasjonen av motorteknologi og drivstoff regnes ikke som et ambisiøst klima- og miljøtiltak, og gis derfor ikke poeng.	
<b>Gassmotor Euro VI</b>	<b>Naturgass</b>	Tunge kjøretøy som er førstegangsregistrert i Norge etter 31. desember 2013 må tilfredsstille Euro VI-standarden. Denne kombinasjonen av motorteknologi og drivstoff regnes ikke som et ambisiøst klima- og miljøtiltak, og gis derfor ikke poeng.	
<b>Gassmotor Euro VI</b>	<b>Naturgass - biogass</b>	I denne kategorien kan leverandøren tilby gass som har innblandet maks. 60 % naturgass og min. 40 % biogass fra avfall eller biprodukter [med rapportering hver 12. måned]. Det kan være krevende for en leverandør å kontraktfeste at man skal kunne levere 100 % ren biogass i en hel kontraktperiode, og denne kategorien kan brukes som et alternativ.	<b>3,5</b>
<b>Konvensjonelle biodrivstoff</b>			
Konvensjonelle biodrivstoff (1. generasjon) fremstilles av råstoff som også kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr (landbruksvekster).			
<b>Dieselmotor Euro VI tilpasset ED 95</b>	<b>ED 95 Bioetanol (Konvensjonelt)</b>	ED95 brukes i etanolmotorer for tyngre kjøretøy. Det består av 95% etanol og et tilsetningsstoff som gjør at drivstoffet kan brukes i motorer med kompresjonstenning (dieselmotorer).	<b>5</b>
<b>Dieselmotor Euro VI</b>	<b>B100 (Konvensjonelt)</b>	Biodiesel B100 kan anvendes ned mot 0 °C. Drivstoffet er mao. best egnet til bruk i sommerhalvåret. Dersom oppdragsgiver ønsker å premiere tilbud på dette drivstoffet, bør det vektas opp mot perioden av året det kan anvendes.	<b>5</b>
<b>Dieselmotor Euro VI</b>	<b>HVO 100 (Konvensjonelt)</b>	Hydrogenert vegetabilisk olje framstilt av planteoljer.	<b>5</b>
<b>Avanserte biodrivstoff</b>			
Avanserte biodrivstoff (2. generasjon) framstilles av rester og avfall, fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Slike avanserte biodrivstoff har lavere risiko for indirekte arealbruksendringer (ILUC).			
<b>Dieselmotor Euro VI tilpasset ED 95</b>	<b>ED 95 Bioetanol (Avansert)</b>	ED95 brukes i etanolmotorer for tyngre kjøretøy. Det består av 95% etanol og et tilsetningsstoff som gjør at drivstoffet kan brukes i motorer med kompresjonstenning (dieselmotorer).	<b>7</b>
<b>Dieselmotor Euro VI</b>	<b>B100 (Avansert)</b>	Biodiesel B100 kan anvendes ned mot 0 °C. Drivstoffet er mao. best egnet til bruk i sommerhalvåret. Dersom oppdragsgiver ønsker å premiere tilbud på dette drivstoffet, bør det vektas opp mot perioden av året det kan anvendes.	<b>7</b>
<b>Dieselmotor Euro VI</b>	<b>HVO 100 (Avansert)</b>	Hydrogenert vegetabilisk olje framstilt av for eksempel tallolje fra treforedling eller fritryolje fra matproduksjon.	<b>7</b>
<b>Gassmotor Euro VI</b>	<b>Biogass (Avansert)</b>	100 % biogass fra avfall eller biprodukter.	<b>7,5</b>
<b>Nullutslippsteknologi</b>			
<b>Batterielektrisk</b>	<b>Hydrogen</b>	Hydrogen	<b>10</b>
	<b>Elektrisitet</b>	Elektrisk energi lagret i bilbatteri brukes som energi i kjøretøy.	<b>10</b>

\*10 poeng er best og 0 betyr ingen oppfyllelse av kriterium.

- For mer informasjon om biogass og biodrivstoff, se Miljødirektoratets hjemmesider: <http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2017/Februar-2017/Fakta-om-biodrivstoff1/>
- For info om krav til oppfyllelse av bærekraftskriterier og reduksjon av klimagassutslipp, se Produktforskriften kapittel 3: [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-922/KAPITTEL\\_4#KAPITTEL\\_4](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-922/KAPITTEL_4#KAPITTEL_4)