

Miljødirektoratet

| | | | |
|-------------|---------------------|--------------|------------|
| Deres ref.: | Vår ref. (saksnr.): | Saksbeh.: | Dato: |
| | 20/2239 - 6 | Borge Håmsø, | 24.09.2024 |

Endringer i metode for veitrafikksektor i det kommunefordelte klimagassregnskapet

Miljødirektoratets kommunefordelte klimagassregnskap er et nyttig verktøy for Oslo og andre kommuner i klimaarbeidet. I Oslo har utslippstallene vært en svært viktig del av den politiske diskusjonen og blir oppfattet som målestokken for om det ambisiøse klimaarbeidet i kommunen lykkes. Resultater fra Oslo blir også lagt merke til internasjonalt, og det Oslo har oppnådd av klimagassreduksjoner ses til av internasjonale nettverk som C40 cities og storbyer som New York og London. Derfor ser Klimaetaten med bekymring på at endringer som foreslås i modellen for veitrafikk i det kommunefordelte klimagassregnskapet kan gjøre utslippstallene for storbyer som Oslo mer feil.

Klimaetaten bruker klimagassregnskapet og det underliggende datagrunnlaget aktivt for å følge med på utvikling i utslipp, og til å lage framskrivinger og virkemiddelanalyser. Nylig har Klimaetaten vært i kontakt med NILU og forstått at det til neste publisering skal gjøres vesentlig endringer i veitrafikksektoren i regnskapet. Endringen omfatter opphav til kjøring i de ulike kommunene, altså fra hvilke andre kommuner biler og lastebiler som kjører i Oslo kommer fra. Tall fra bomringen viser at fossilandelen i det kommunefordelte regnskapet allerede i dag er for høy for Oslo. Vår oppfatning er at den planlagte justeringen vil gjøre klimagassregnskapet for Oslo enda mer feil, da Oslo vil få tildelt en høyere andel fossil kjøring enn hva som er tilfelle i dag.

Hittil har modellen som benyttes i klimagassregnskapet antatt at det meste av kjøringen kommer fra Oslo og nærliggende kommuner sin bilpark. I neste publisering vil dette endres slik at det er langt flere kjøretøy som kommer fra andre kommuner i Norge. Dette er i særlig grad tilfelle for tunge kjøretøy. Oppdateringen vil gjøre at det kommunefordelte klimagassregnskapet vil ha en mer korrekt antakelse om opphav til kjøring og at utslippstallene blir bedre for den gjennomsnittlige kommunen, men oppdateringen blir en utfordring for byer som har virkemidler som favoriserer bruk av elektriske kjøretøy. For disse byene vil klimagassregnskapet bli gradvis mer feil. For eksempel vil Oslo bare få gjennomsnittsbil- eller lastebilparken fra andre kommuner som kjøring i byen, mens vi vet at bedrifter velger å bruke de elektriske kjøretøyene i Oslo på grunn sterke insentiver i Oslos bomring og Oslos krav i anskaffelser. I 2025 skal alle leveranser til Oslo kommune være utslippsfrie. Ved endringene som foreslås vil altså effekten av Oslos virkemidler sannsynligvis fanges i mindre grad enn i dag.

Allerede før de nye endringene til NILU så kan vi se at regnskapet spriker med det man ser ved målinger i bomringen. I 2022 så er det i klimagassregnskapet lagt inn at hhv 34,9 prosent, 5,7 prosent og 1,4 prosent av kjøringen gjennomføres med elektrisk eller biogasskjøretøy i Oslo for hhv. personbiler, varebiler og tunge kjøretøy. Tilsvarende tall fra Oslos bomring i 2022 viser at hhv 43 prosent, 13 prosent, og 6,6 prosent av personbiler, varebiler, og tungekjøretøy var enten el eller biogass ved passering.

Bomringen fanger selvsagt ikke all kjøring i kommunen, og kategoriseringen samsvarer ikke helt med klimagassregnskapet siden bomringen kategoriserer alle kjøretøy over 3,5 tonn som tunge kjøretøy. Likevel viser dette at å legge gjennomsnittsbilparken fra andre kommuner som kjører i Oslo til grunn for klimagassregnskapet, er et vesentlig problem.

Når NILU nå endrer opphav til kjøring i Oslo slik at mer av kjøringen gjennomføres av gjennomsnittsbilparken til andre kommuner i Norge, vil antageligvis avviket mellom klimagassregnskapet og det vi ser i reelle målinger (som bomringen) bare øke. Det er svært uheldig dersom «forbedringer» i klimagassregnskapet gjør at det blir desto mer feil for de kommunene som faktisk bruker statistikken og har et aktivt klimaarbeid.

Klimaetaten mener derfor at det bør gjøres korreksjoner i klimagassregnskapet hvor man bruker faktiske målinger fra for eksempel bomringene for å korrigere de teoretiske beregningene. Her kan Klimaetaten og Oslo kommune være behjelpelig med å for eksempel bearbeide tallgrunnlag fra bomringen og fra OFV- for å justere klimagassregnskapet slik at det blir bedre.

Hører gjerne fra dere hvordan man kan forbedre statistikken sammen.

Med vennlig hilsen

Heidi Sørensen

Audun Garberg

Direktør

fagsjef

Heidi Sørensen

Audun Garberg

Klimadirektør

Fagsjef

Kopi til:

Ingvild Byskov

Julien Jabot

Mottakere:

Miljødirektoratet

Nina holmengen