



Veiledende drivstoffmatrise

Utgangspunktet for denne drivstoffmatrisen er et utarbeidet av Difi og Miljødirektoratet med innspill fra Transportøkonomisk institutt og er laget for tunge kjøretøy på land. Den premierer ulike kombinasjoner av motorteknologi og drivstoff med utgangspunkt i klima- og miljøkostnad og anskaffelsesfaglige vurderinger. Matrisen er kun veiledende og vil brukes så langt det passer.

Oppdragsgiver kan endre innhold og / eller poeng, basert på lokale forutsetninger og virksomhetens mål og strategier knyttet til klima og miljø. Drivstoff-leverandører 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 Leverandøren ønsker å legge slike drivstoff, må dette opplyses om i beskrivelsen av miljøkriterier, og premieres ut fra klima- og miljøprestasjon.

DRIVSTOFFMATRISE			
Motorteknologi	Drivstoff	Forklaring	Poeng 0-10 *
Konvensjonelle drivstoff			
Dieselmotor Euro VI	Konvensjonell diesel	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.	
Gassmotor Euro VI	Naturgass	Denne kombinasjonen av motorteknologi og drivstoff regnes ikke som et ambisiøst klima- og miljøtiltak, og gis derfor ikke poeng.	
Gassmotor Euro VI	Naturgass – biogass	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 kontraktsperiode, og kategorien kan brukes som et alternativ.	3,5
Konvensjonelle biodrivstoff			
Konvensjonelle biodrivstoff (1. generasjon) fremstilles av råstoff som også kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr (landbruksvekster).			
Dieselmotor Euro VI tilpasset ED 95	ED 95 Bioetanol (Konvensjonelt)	ED95 brukes i etanolmotorer. Det består av 95% etanol og et tilsetningsstoff som gjør at drivstoffet kan brukes i motorer med kompresjonstenning (dieselmotorer).	5
Dieselmotor Euro VI	B100 (Konvensjonelt)	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.	5
Dieselmotor Euro VI	HVO 100 (Konvensjonelt)	Hydrogenert vegetabilisk olje framstilt av planteoljer.	5
Avanserte biodrivstoff			
Avanserte biodrivstoff (2. generasjon) framstilles av rester og avfall, fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Slike avanserte biodrivstoff har lavere risiko for indirekte arealbruksendringer (ILUC).			
Dieselmotor Euro VI tilpasset ED 95	ED 95 Bioetanol (Avansert)	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).	7
Dieselmotor Euro VI	B100 (Avansert)	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.	7
Dieselmotor Euro VI	HVO 100 (Avansert)	Hydrogenert vegetabilisk olje framstilt av for eksempel tallolje fra treforedling eller fritureolje fra matproduksjon.	7
Gassmotor Euro VI	Biogass (Avansert)	100 % biogass fra avfall eller biprodukter.	7,5
Nullutslippsteknologi			
Batterielektrisk	Hydrogen	Hydrogen	10
	Elektrisitet	Elektrisk energi lagret i bilbatteri brukes som energi i kjøretøy.	10

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