



Statens Forurensningstilsyn  
v/ Seksjonssjef Hans Aasen

Kopi til:  
Seniorrådgiver Roar Gammelsæther  
Seniorrådgiver Espen Langtvedt

Oslo. 06.02.2008

### **Høringsuttalelse på forslag til omsetningspåbud for biodrivstoff**

ZERO, Bellona og Natur og Ungdom er positive til at det foreslås en forskriftsendring som stiller krav om at minimum to volumprosent av årlig omsatt volum drivstoff til vegtrafikk skal bestå av biodrivstoff fra og med 2008, stigende til fem volumprosent fra og med 2009.

Organisasjonene er også positive til at regjeringen vil arbeide videre med en nasjonal målsetting om sju volumprosent omsatt biodrivstoff fra 2010 (St.mld. nr. 34:2006-2007).

Organisasjonene er positive til vesentlige deler av innholdet i SFTs høringsforslag.

#### **1. Merknader til selve forslaget**

##### Omsetningspåbudet

Organisasjonene støtter forslaget om et påbud om at to prosent av årlig omsatt biodrivstoff i 2008 skal være biodrivstoff, økende til fem prosent i 2009. Et omsetningspåbud er et riktig virkemiddel for å øke omsetningen av klimavennlig drivstoff på en fleksibel måte.

En omsetning på hhv 2, 5, og 7 volumprosent er fornuftige nivåer. Det er spesielt viktig å legge opp til et nivå som sikrer at også høyinnblandede drivstoff tilbys i markedet. Et omsetningspåbud på 5 volumprosent i 2009 åpner for dette. En videre opptrapping av omsetningspåbudet til 7 volumprosent vil legge enda bedre til rette for høyinnblandet biodrivstoff.

Det er viktig at det i forslaget fra SFT åpnes for at aktører kan inngå samarbeid om en samlet omsetningsprosent. Dette gir bedre fleksibilitet for aktørene i markedet.

##### Avgiftsfri diesel

Slik vi leser forslaget er ikke avgiftsfri diesel inkludert i omsetningspåbudet. Organisasjonene mener at avgiftsfri diesel også bør innlemmes i kravet om omsetningspåbud, fordi avgiftsfri diesel utgjør en stor andel av det totale dieselforbruket, og potensialet for innblanding eller

bruk av rene drivstoff er stort. I 2005 utgjorde avgiftsfri diesel ca 27% av det totale landbaserte dieselforbruket.

## 2. generasjon biodrivstoff

Organisasjonene mener at EUs foreslåtte regel om at 2. generasjons biodrivstoff skal telle dobbelt i omsetningsforpliktelsen bør inkluderes i forskriften for omsetningspåbudet.

Norske skog har varslet at de vil bygge et prototypanlegg for biodieselproduksjon basert på trevirke på Follum på Hønefoss og at målet er å få til et fullskala produksjonsanlegg som kan produsere nok biodiesel til 65 000 - 100 000 biler. Organisasjonene mener at på sikt bør omsetningspåbudet innebære et krav om en viss andel 2. generasjons biodrivstoff. Hvor mye og på hvilket tidspunkt et slikt andelskrav bør komme, er for tidlig å si nå.

## Rapportering/sertifisering

Organisasjonene støtter forslaget om et rapporteringssystem for netto klimaeffekt og andre miljø- og samfunnsmessige forhold ved drivstoffet. Det vil være et godt første skritt mot at biodrivstoffenes klimaeffekter med mer påvirker virkemiddelbruken.

Majoriteten av dagens biodrivstoff har akseptable miljøeffekter. Det viktigste med et sertifiseringssystem er å sikre at også framtidens biodrivstoff vil bli produsert på en miljømessig forsvarlig måte. ZERO, Bellona og Natur og Ungdom mener at rapporteringssystemet, dersom det utformes på en fornuftig måte (dette vil vi komme tilbake til i høringsuttalelsen vår på rapporteringssystemet) vil bidra til å sikre at produksjonen av biodrivstoffet som selges i Norge vil ha akseptable miljøeffekter, ved at miljømessig konsekvenser blir blottlagt.

Omsetningspåbudet for biodrivstoff må så snart som mulig, og senest innen 2010, knyttes til krav om sporbarhet og bærekraftsrapportering (når det gjelder nedhugging og regnskog m.m.). Disse kravene må innebære at biodrivstoff som ikke oppfyller kravene hverken vil telle i omsetningspåbudet eller vil få avgiftsfritak. Grunnen til at vi mener at disse kravene ikke skal stilles med en gang er at det ikke finnes sertifiseringssystemer på plass per i dag. Det vil derfor være viktig at myndighetene varsler at slike krav vil komme og at produsentene dermed legger til rette virksomheten for å imøtegå slike krav.

Allerede til dagens omsetningspåbud må det knyttes krav om dokumentasjon på at substitusjonen av det fossile drivstoffet med biodrivstoffet fører til reelle reduksjoner i klimautslipp. EUs krav om at kun biodrivstoff med over 36 % reell klimareduksjon fra vugge til grav er et minstekrav, som også bør implementeres i Norge.

Miljødifferensierte virkemidler og et standardisert rapporteringssystem vil selvfølgelig tjene stort på harmonisering med systemer i EU, og vi vil derfor anbefale at norske myndigheter aktivt medvirker i prosesser der.

Vi mener også at rapporteringssystemet bør gjelde alle typer drivstoff. Klimaregnskap og rapportering rundt andre miljø- og samfunnsmessige forhold er et nyttig markedssignal og representerer viktige elementer i forbedringsarbeid også for fossile drivstoff. Det bør være et grunnleggende prinsipp at alle drivstoff må kunne spores tilbake til produksjonssted, og at miljøeffekter langs hele produksjons- og distribusjonskjeden blir beregnet og kommunisert.

## **2. Betydningen av et omsetningspåbud**

For å kutte klimagassutslipp og gjøre Norge til et lavutslippssamfunn må vi bytte ut all forurensende, fossil energi med fornybar eller utslippsfri energi. Dette gjelder også for transportsektoren. Derfor må vi bytte ut de fossile drivstoff vi bruker i kjøretøyene i dag, med klimavennlige drivstoff som hydrogen, elektrisitet (som i elbiler) og biodrivstoff. Det finnes ikke kun én erstatning for dagens fossile drivstoff; løsningen er en kombinasjon av forskjellige typer klimavennlige erstatninger.

Utslipp fra biler, fly, skip og andre kjøretøy står for over en tredel av de norske CO<sub>2</sub>-utslippene. Selv om hvert enkelt kjøretøy forurensere mindre enn før, har utslipp fra veitransporten økt kraftig de siste årene. Vi må redusere utslippene fra transport med opp mot 90 prosent, og da må det arbeides med bredt, - med bosetnings- og næringsstrukturer, kollektivtrafikk, transportvolum, mer effektive transportsystemer – så vel som mer klimavennlige drivstoff.

Biodrivstoffaktørene i Norge er fortsatt få, men planene og ambisjonene for norsk bærekraftig produksjon, samt ulike distribusjonsløsninger er mange. Tilsvarende vurderer flere kjøretøyleverandører markedsintroduksjon av kjøretøy som kan gå på E85 eller ren biodiesel, og transportselskap og andre brukere vurderer kjøp av drivstoff-fleksible kjøretøy. For at disse skal lykkes må Norge følge opp sine klimamålsetninger med langsiktige og forutsigbare virkemidler. Vi må tørre å ta i bruk de løsninger som finnes, og et omsetningspåbud er ett slikt viktig skritt. Omsetningspåbudet vil bidra til økt tilgang på informasjon om biodrivstoff som omsettes i Norge, gjennom krav til livsløpsanalyser og bærekraftsrapportering.

En opptrapping til 5 volumprosent biodrivstoff i 2009 vil kunne gi utslippsreduksjoner på 400 000 tonn. Natur og Ungdom, ZERO og Bellona er av den oppfatning at overgangen til CO<sub>2</sub>-nøytrale drivstoff ikke kommer til å skje av seg selv. Biodrivstoff har vært på det norske markedet i over 10 år, men har i liten grad vært kommersielt tilgjengelig, og i liten grad omsatt på norske bensinstasjoner. Omsetningspåbudet vil også kunne gi økt tilgjengelighet av rent og høyinnblandet biodrivstoff, og dermed bidra til økt omsetning av kjøretøy som kan gå på biodrivstoff. Dette vil igjen kunne redusere kostnader ved omsetning av både biodrivstoff og -kjøretøy. Omsetningspåbud er i dag et helt avgjørende tiltak for å få bukt med de gjensidige flaskehalsene på tilbuds- og etterspørselssiden.

Et omsetningspåbud styrker det markedsmessige grunnlaget for en videre satsing på 2. generasjons biodrivstoff, særlig dersom man også inkluderer EUs foreslåtte regel om at 2. generasjons biodrivstoff skal telle dobbelt i omsetningsforpliktelsen. Det er viktig å understreke at omsetningspåbudet er et avgjørende politisk signal til bransjeaktørene om at investeringer i utvikling av innenlandsk produksjon av 2. generasjons biodrivstoff er fornuftige investeringer. Motsatt vil en eventuell utsettelse av dette påbudet skape usikkerhet i bransjen om hvorvidt det vil bli noe marked for 2. generasjons biodrivstoff i fremtiden. Særskilte virkemidler er nødvendige for å redusere introduksjonsbarrierer for nye miljøforbedrede teknologier i overgangsperioder.

### Biodrivstoff og mat

Vi ser behov for å kommentere sammenhenger mellom biodrivstoffetterspørsel og matproduksjon fordi dette er et tema i den offentlige debatten knyttet til biodrivstoff.

Sammenhengene er komplekse og sterkt påvirket av globale, regionale og lokale forhold, så som handelssystemer, nasjonale og internasjonale standarder og lover og oppfølging av disse, ressursfordeling, politiske agendaer etc, samt et bredt spekter markedsforhold.

Det er sannsynlig at økt etterspørsel etter biodrivstoff vil bidra noe til økte priser på landbruksvarer, selv om prisvariasjoner i hovedsak vil skyldes produksjonssvingninger på grunn av klima og etterspørselsvekst som følge av økonomisk vekst i fattige land. Matvareprisene vil imidlertid ifølge prognoser fra bl.a. FAO øke mindre enn den generelle prisveksten i samfunnet (konsumprisindeksen).

Ulike markedsendringer og tilpasninger til endringene vil ha ulike tidsperspektiv og ramme svært ulikt for befolkningsgrupper og land avhengig av tilpasningsmuligheter og hvorvidt man er selger/eksportør eller kjøper av biomasse. Det er derfor umulig å gi noe entydig svar på spørsmålet om økt etterspørsel etter biodrivstoff er bra eller dårlig for fattige land og mennesker. Det er imidlertid ingen tvil om at flertallet av verdens fattige – ca 70 % - er nettoprodusenter av mat eller annen landbruksproduksjon. De vil derfor kunne tjene på at matvareprisene øker.

Framveksten av en ny biodrivstoffindustri basert på produksjon i Sør kan være en ny kilde til sysselsetting og investeringer i utviklingsland. Kombinert med gode institusjoner kan dermed utviklingsland utnytte dagens økende etterspørsel etter biodrivstoff til industrialisering. Det er sentralt at myndigheter som satser på biodrivstoff, i tillegg til å arbeide for gode sertifiserings og standardiseringssystem som diskutert ovenfor, også setter i verk tiltak for å motvirke negative sosiale konsekvenser i fattige land.

Ta gjerne kontakt dersom det er behov for utdypning av høringsuttaalelsen.

Vennlig hilsen

(sign.)  
Gøril Andreassen  
Rådgiver ZERO

(sign.)  
Lene Liebe  
Nestleder i Natur og Ungdom

(sign.)  
Marius Holm,  
nestleder i Bellona