

ZEROs innspill:

Høring av forslag til endringer i omsetningskravet for biodrivstoff

Dato: 12. august 2016

Kontaktpersoner:

Anne Marit Melbye
Rådgiver

Kari Asheim
Fagansvarlig transport

Kåre Gunnar Fløystad
Fagsjef

For å løse klimautfordringen bør salget av fossilt drivstoff til transportsektoren bli tilnærmet eliminert i 2030. Dette er mulig med en massiv elektrifisering av transportsektoren sammen med effektiviseringstiltak og bruk av hydrogen og biodrivstoff. Biodrivstoff er helt avgjørende for å redusere utslippene fra transportsektoren på både kort og lang sikt.

Omsetningskravet er god klimapolitikk. En rask opptrapping av omsetningskravet vil redusere utslipp på kort sikt. Samtidig er det viktig at det vedtas en langsiktig opptrappingsplan for omsetningskravet, som vil bidra til å skape langsiktig trygghet i markedet for aktører, brukere og investorer. Det er derfor svært positivt at omsetningskravet økes til 7 % i 2017. Kostnadene er fortsatt høye for biodrivstoff sammenlignet med fossilt drivstoff, og det er avgjørende med et omsetningskrav som skaper et marked. Stabiliteten og rammebetingelsene dette gir vil også stimulere til økt produksjon av biodrivstoff med høy klimanytte i Norge.

ZEROs forslag:

- **ILUC** er ikke et egnet evalueringskriterium for biodrivstoff og bør ikke inkluderes i politikuttformingen. ZERO foreslår at det innføres krav til arealbruk og sporbarhet i alle landbrukssektorer. Biodrivstoff kan ikke ansvarliggjøres for klimagassutslipp knyttet til andre landbruksprodukter. ILUC vil dessuten ikke bidra til at utslippene reduseres i disse sektorene. Konvensjonelle biodrivstoff basert på landbruksvekster kan være fullgode alternativer til å oppfylle omsetningskravet, og vil og bør fortsette å spille en viktig rolle i økt bruk av biodrivstoff framover
- Omsetningskravet økes til 7 % som foreslått i **alternativ B**
- ZERO ser uheldige sider med **dobbeltelling**, men støtter det som et virkemiddel i en overgangsfase, inntil bedre system er på plass. Vi ber om at dobbeltelling knyttes til klimanytte og ikke type råstoff. Det er viktig at det innføres en modell som gir incentiv for innføring av biodrivstoff med høy klimanytte, og ZERO ber derfor om utredning av en hybrid modell for omsetningskravet basert på den tyske GHG-modellen basert på klimagassreduksjoner
- Det innføres **ikke delkrav til bioetanol**
- **Veibruksavgiften utformes likt** for alle typer biodrivstoff; bioetanol og biodiesel har lik veibruksavgift og fritak fra veibruksavgiften gis for omsetning over omsetningskravet
- Kun flytende biodrivstoff omfattes av omsetningskravet; biogass tas ut av omsetningskravet
- Myndighetene bes jobbe videre med de juridiske forhold som problematiserer en utvidelse av virkeområdet for bærekraftskriteriene for biodrivstoff som omsettes utenfor omsetningskravet. Det er viktig at all omsetning av biodrivstoff kobles til de politiske virkemidlene og bærekraftskriteriene, som vedtatt av Stortinget

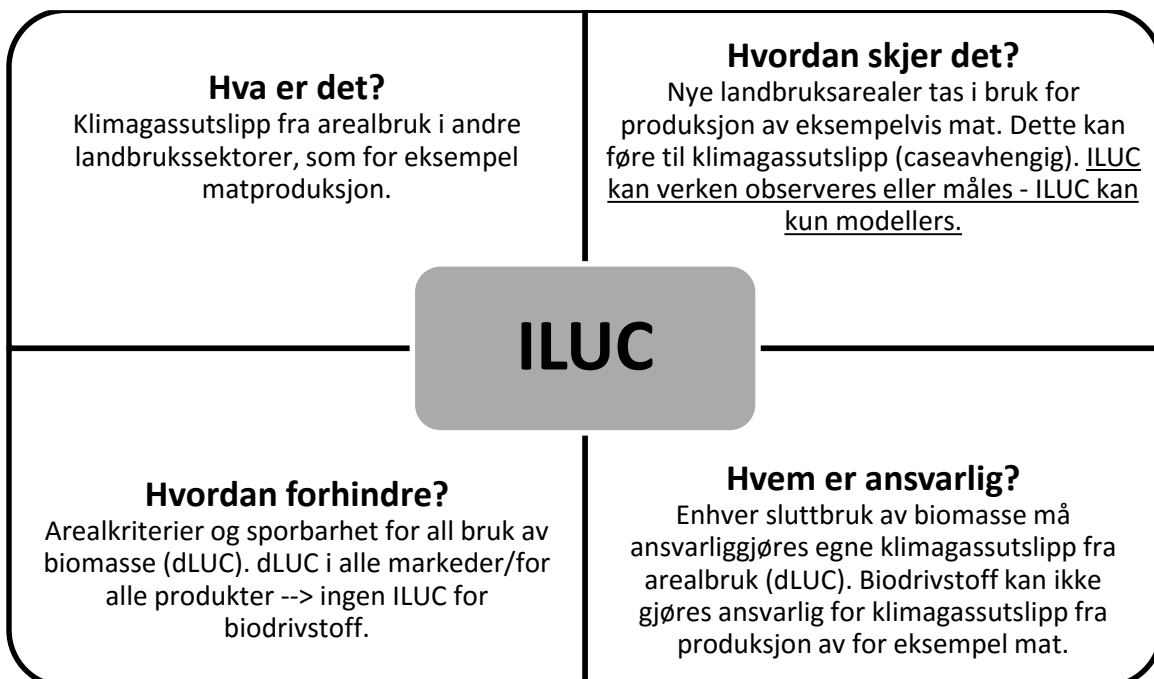
1. ILUC kan ikke brukes som et argument og evalueringskriterium

Bioøkonomien er en viktig del av klimaløsningen og det grønne skiftet. For å gå i null i 2050 er bioøkonomien avgjørende. En overgang til bioøkonomi betyr at samfunnet vil bruke mer biobaserte produkter for å fase ut fossil energi, både til materialer, plast, kjemikalier og drivstoff. Dette vil føre til arealendringer globalt. Det er derfor viktig at disse arealendringene ikke fører til klimagassutslipp. Men det er ikke kun biodrivstoff som skal ansvarliggjøres for dette. Transport og biodrivstoff er kun én av sektorene og produktene i bioøkonomien. Det er derfor behov for en vurdering av de globale driverne for arealbruksendringer. Det skjevt og feil å legge ansvaret på biodrivstoff alene, og vil ikke løse problemet.

Når biodrivstoff kommer så negativt ut som klimagassregnskapet presentert i høringsnotatet, er det fordi man tillegger biodrivstoffet miljøansvar for at andre deler av landbruket ekspanderer til nye arealer. Et av de viktigste tiltakene for å komme det problemet til livs er å innføre bærekraftskrav til all biomasse, ikke bare biodrivstoff. Det er en mye mer treffsikker løsning enn å prøve å anslå hvilke indirekte effekter biodrivstoff kan ha. ZERO har foreslått dette som løsning også i forbindelse med fornyelse av bioenergi politikken i EU.

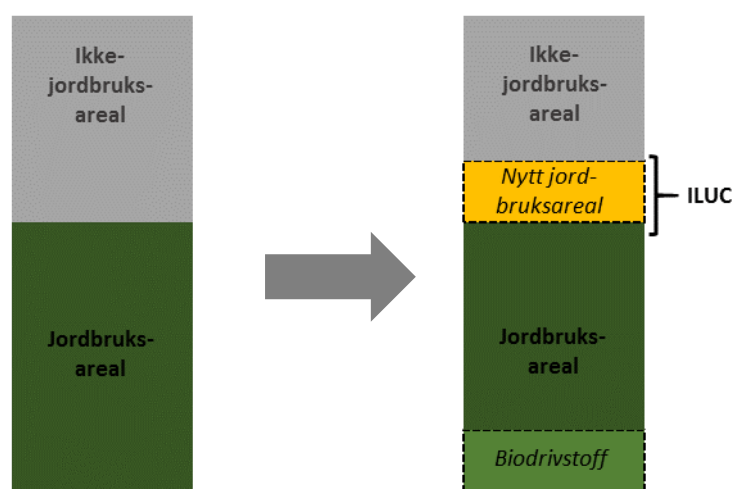
ILUC er uavhengig av hvilket produkt som dyrkes på jordbruksarealet, og derfor uavhengig av bruken av biomasse. Hvis ILUC skal unngås i sin helhet må vi se på alt jordbruksareal. Biodrivstoff utgjør kun en liten del av det totale jordbruksarealet. Alle verdikjeder for bruk av biomasse må derfor vurderes. Som eksempel vil mindre forbruk av kjøtt direkte føre til redusert ILUC. Dette er et eksempel som viser at det er feil å legge ansvaret for ILUC på biodrivstoff.

Alle sektorer og alle produkter må gjøres ansvarlig for (direkte) klimagassutslipp fra arealbruksendringer, slik at disse unngås. Dette kan gjøres ved at det innføres krav til arealbruk og sporbarhet for all bruk av biomasse, såkalt krav til direkte arealbruksendringer (dLUC) i alle sektorer.



FAO mener det er mulig og ønskelig med en gjensidig utvikling av «food and fuel». Vi må bort fra debatten «food vs fuel», som ILUC oppstod ut fra. Også IEA konkluderer i sitt arbeid med at «ILUC could be prevented when food, feed and fiber production are married to good agricultural practice»¹.

Figuren under synliggjør hvordan nye jordbruksarealer tas i bruk, som en del av overgangen til en bioøkonomi. Som et resultat *kan* dette føre til klimagassutslipp. Disse klimagassutslippene kan ikke observeres, kun modelleres. Tanken med ILUC kan derfor karakteriseres som god, men rent praktisk og til bruk i politikkkutforming er ILUC ikke et styringseffektivt verktøy. Utfordringer med klimagassutslipp fra endringer av arealbruk må møtes med virkemidler for å hindre dette, som f.eks. forbud mot nydyrking av myr som bør innføres i Norge (og andre land). **Biodrivstoff kan ikke gjøres ansvarlig for ILUC.** I tillegg er bruk av ILUC sammen med bærekraftskriteriene problematisk rent metodisk (mer om dette lenger ned).



Det er i dag svært store variasjoner i estimatene for ILUC. Dette viser hvor usikre ILUC-faktorene nettopp er. Verdiene er mer representative for modellene som er brukt, tilnærming og antakelser, enn som en indikator for landbruksveksten eller biodrivstoffet analysert². ILUC egner seg derfor ikke til bruk i politikkkutforming eller beslutningstaking, som bør fokusere på proaktive tiltak som reduserer utslipp – og ikke reaktive og teoretiske ILUC-faktorer.

Modellene tegner ikke et fullstendig eller realistisk bilde av virkeligheten, og tar ikke hensyn til forbedringer som kan gjøres i landbruket. Usikkerhetene i modellene er svært høye.

Bærekraftskriteriene er utformet slik at produsenter av biodrivstoff har mulighet til å redusere utslipp gjennom verdikjeden. Dette er altså basert på en *bottom up* tilnærming. Bærekraftskriteriene inkluderer direkte klimagassutslipp i verdikjeden og direkte arealbruksendringer (dLUC). Alle utslipp gjennom verdikjeden, inkludert arealbruksendringer, kan derfor håndteres og reduseres av biodrivstoffprodusent/-bonde.

Indirekte arealbruksendringer er i motsetning til dagens bærekraftskriterier basert på en *top down* tilnærming. En slik tilnærming er nødvendig nettopp fordi ILUC ikke kan observeres eller måles. ILUC må estimeres basert på tenkte situasjoner i globale biomassemarkeder. Det er derfor utviklet

¹ IEA 2015, Bioenergy update 57. Publisert i *biomass and bioenergy* 72

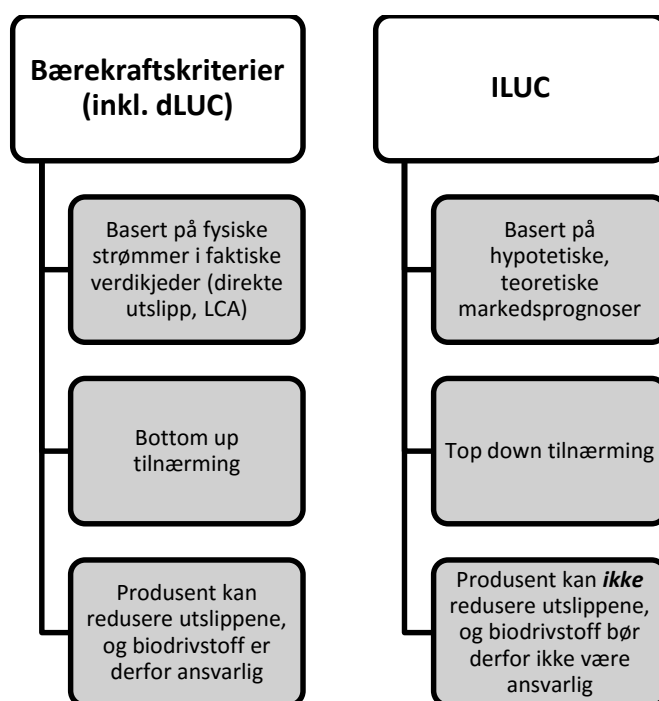
² Finkbeiner 2014. *Indirect land use change – Help beyond the hype*. Publisert i *biomass and bioenergy* 62

markedsmodeller som analyserer endringer i bruk av land til mat, for, fiber, kjemikalier, energi og drivstoff. Disse modellene estimerer hvordan arealbruksendringer i produksjon av eksempelvis mat kan føre til klimagassutslipp. Disse klimagassutslippene gjøres så biodrivstoff ansvarlig for, og omtales som *indirekte* fordi de skjer i helt andre markeder.

Biodrivstoffbonden har ingen mulighet til å håndtere utslippene knyttet til ILUC, nettopp fordi det er utslipp som skjer i helt andre markeder og i produksjon av helt andre produkter.

Bærekraftskriteriene er dessuten basert faktiske forhold (teknologifokusert), mens ILUC er basert på hypotetiske situasjoner (markedsfokusert). Bruk av ILUC for å estimere klimagassutslippene fra biodrivstoff blander derfor to helt ulike perspektiver (teknologi vs. marked) og to ulike metoder. Se figur under.

ULIKE METODISKE TILNÆRMINGER GJØR ILUC TIL EN UEGNET INDIKATOR SAMMEN MED BÆREKRAFTSKRITERIENE (RED)



Bærekraftskriteriene er basert på en LCA-tilnærming. LCA er også standardisert internasjonalt i ISO 14040. ILUC er ikke en del av denne standardiseringen. Det er ingen konsensus og enighet rundt bruk av ILUC i LCA³. En framstilling som vist i høringsnotatet er derfor metodisk utfordrende; det blander epler og pærer. Det er forskjell på tekniske LCA-modeller og markedsbaserte ILUC-modeller. Framstillingen er en kombinasjon av tekniske og økonomiske modeller som ikke tjener noe formål. ILUC bør ikke vurderes i sammenheng med livløpsutslippene fra biodrivstoff. **ILUC er ikke egnet som en kvantifiserbar parameter for beslutningstaking, og bør ikke inkluderes i politikktutforming for biodrivstoff.**

³ Se Finkbeiner 2013. *Indirect land use change (iLUC) within life cycle assessment (LCA) – scientific robustness and consistency with international standards* (pdf).

Det er helt sentralt at politikutformingene tar innover seg de begrensninger modeller har. For å begrense klimagassutslippene fra arealbruk globalt er det avgjørende at det tas hensyn til arealbruksendringer i all bruk av biomasse til mat, for, fiber og energi. Dette gjøres ved god arealstyring/-bruk og sporbarhet i alle sektorer. Det er urimelig at biodrivstoff skal stå til ansvar for utslipp knyttet til matproduksjon.

Hvis alle markeder og alle produkter ansvarliggjøres for direkte arealbruksendringer, vil det ikke finnes noen ILUC. Med mindre klimagassutslipp fra arealbruksendringer dobbelttelles.

Diskusjonen om indirekte arealbruksendringer har vært viktig for å øke bevisstheten rundt god arealbruk globalt, men klimagassutslippene fra arealbruk kan kun reduseres gjennom aktiv håndtering av direkte utslipp i de relevante verdikjedene, sammen med treffsikre politiske virkemidler. Bærekraftskriteriene for biodrivstoff har vist vei på dette, og må utvides til å gjelde også andre sektorer. Å ansvarliggjøre biodrivstoff for utslipp knyttet til helt andre produkter vil ikke bidra til at utslippene reduseres.

2. Endring i omsetningskravet og krav om dobbelttelling

Følgeløst fra KLD skaper forvirring rundt Alternativ B: «[...] kombinert med et nytt delkrav om at 1,5 prosentpoeng av omsatt biodrivstoff skal være dobbelttellende biodrivstoff». ZERO forstår det slik at det ikke er snakk om *1,5 % av omsatt biodrivstoff som skal være dobbelttellende*, men at økningen på 1,5 % skjer med avanserte biodrivstoff (som sitert på side 2 i høringsnotatet). Det betyr at det er snakk om 1,5 % av omsetningen (ikke biodrivstoff).

Avanserte biodrivstoff er ikke definert tydelig i høringen, men forstås som dobbelttellende biodrivstoff. ZERO påpeker at fokuset i utgangspunktet bør være på biodrivstoff med høy klimanytte.

Omsetningskravet er et godt virkemiddel for å fase ut fossile drivstoff i transportsektoren. En politisk vedtatt langsiktig og ambisiøs opptrappingsplan for biodrivstoff er sentralt både for 1) å fase ut fossile drivstoff og 2) bidra til produksjon av biodrivstoff med høy klimanytte i Norge⁴. Høringen og alternativene presentert for økt omsetningskrav for biodrivstoff fra 2017 er et viktig ledd i en slik langsiktig opptrapping av kravet.

For å fase ut fossile drivstoff og samtidig stimulere til produksjon av biodrivstoff med høy klimanytte ber ZERO om at omsetningskravet økes som foreslått i alternativ B.

ZERO ber om ILUC ikke benyttes som et argument for alternativ B. ILUC er som diskutert over ikke et egnet evalueringskriterium i politikutforming, og representerer klimagassutslipp knyttet til andre deler av landbruket.

Et delkrav om at økningen i omsetningskravet tas ved bruk av avanserte biodrivstoff er positivt. Dette vil bidra til å etterspørre biodrivstoff med høy klimanytte, og vil være en driver for produksjon av biodrivstoff i Norge. Et delkrav til avanserte biodrivstoff kan derfor sikre et marked for biodrivstoff med høy klimanytte, som vil være en viktig forutsetning for økt produksjon. Det er derfor også et

⁴ Se ZEROs høringsinnspill til KLD mai 2016

industripolitisk argument for alternativ B, som kan stimulere til norsk produksjon av biodrivstoff med høy klimanytte. Det er allikevel viktig at det fortsatt stimuleres til både bruk og produksjon av konvensjonelle biodrivstoff med høy klimanytte. Målet bør være biodrivstoff med høy klimanytte, og derfor ikke utelukkende begrenses til biodrivstoff fra bestemte råstoff.

ZERO påpeker at konvensjonelle biodrivstoff er gode alternativer for å oppfylle omsetningskravet, og vil fortsette å være en viktig del av opptrappingen av omsetningskravet. Slik kravet utformes vil veksten i konvensjonelle biodiesel avta. Det er negativt. Det er tilgjengelig konvensjonelle biodrivstoff med høy klimanytte i det norske markedet i dag.

ZERO foreslår at omsetningskravet for biodrivstoff utvides til å omfatte anleggsdiesel og ikke-veigående transport fra 2018. Dette vil være et viktig ledd i utfasingen av fossilt drivstoff i transportsektoren og for å fortsette en hurtig innfasing av biodrivstoff.

Det er viktig at delkravet til avanserte biodrivstoff er realistisk, og at tilgangen er tilstrekkelig. Et for ambisiøst delkrav kan slå negativt ut for et marked i oppbygging. Delkravet vurderes å være realistisk, og tilgangen vurderes som tilstrekkelig.

ZERO påpeker at dobbelttelling vil bidra til å redusere markedet for biodrivstoff. Dobbelttellende biodrivstoff utgjorde i 2015 2,5 % av omsatt biodrivstoff, eller 4,6 mill. liter. Dette var en kombinasjon av UCOME og bioetanol.

Alternativ A vil derfor bidra til en høyere økning (vol-%) i omsetning av biodrivstoff. Alternativ B vil gi en lavere reell økning pga. dobbelttelling, og derfor også lavere klimanytte (eks. ILUC). Et valg mellom alternativ A og B vil derfor være en avveining mellom økt omsetning i vol-% og stimulere til oppbygning av markedet for biodrivstoff med høy klimanytte. For å sikre et marked i oppbygging er det behov for forutsigbarhet på volum, og det er derfor viktig at omsetningspåbudet trappes opp videre fram til 2020.

Det er behov for virkemidler for å fremme biodrivstoff med høy klimanytte. Dobbelttelling har uheldige effekter ved å redusere markedsvolumet. ZERO er positive til dobbelttelling i en overgangsfase, fram til avanserte biodrivstoff har etablert høyere markedsandeler. Dobbelttelling anses ikke som en langsiktig løsning for å fremme biodrivstoffene med høy klimanytte. Når markedet for avanserte biodrivstoff er bygget opp i Norge, bør avsetning for slike drivstoff sikres gjennom størrelsen på markedet og derfor gjennom omsetningskravet. **Dobbelttelling som virkemiddel bør knyttes til klimanytte framfor råstoff.**

ZERO ber om at det utredes en videreutvikling av omsetningskravet og dobbelttelling som vurderer den tyske modellen, med fokus på biodrivstoff med høy klimanytte. Omsetningskravet kan med dette utformes med mål om klimagassreduksjoner, og med dette ekskludere dobbelttelling. En slik utredning bør legges fram for Stortinget i forbindelse med Statsbudsjettet for 2017.

Tabellen under sammenligner de to foreslåtte alternativene.

	Alternativ A	Alternativ B
Alt. A gir størst økning i vol-%	Høyere volumomsetning, nær 7 % (avhengig av dobbelttellende biodrivstoff)	En lavere reell økning i vol-% på 0,75 %, totalt 6,25 %
Alt. A vil kreve høyinnblanding	Lavinnblanding må (mest sannsynlig) suppleres med høyinnblanding (HVO)	Kan løses utelukkende med lavinnblanding (E5 og B7) – kommer da til 6,4 %
Alt. A gir størst klimanytte	Gir størst klimagassutslippsreduksjoner (eks ILUC)	Klimagassreduksjoner er lavere pga. en lavere reell vol-%
Alt. B driver markedet for avanserte biodrivstoff, alt. A for HVO	Behov for høyinnblanding vil drive markedet for HVO	Bygger marked og øker etterspørsel etter avansert biodrivstoff

Avanserte biodrivstoff har en høyere kostnad enn konvensjonelle biodrivstoff. Delkrav til avanserte biodrivstoff og dobbelttelling er virkemidler som vil bidra til at de avanserte biodrivstoffene likevel omsettes.

ZERO stiller spørsmåltegn ved prisene som oppgis i høringsnotatet. Produktprisene på bensin og diesel er lave. Se internasjonale produktpriser fra NP i figuren under. Produktprisene som oppgis i høringsnotatet for bensin og diesel er 10-15 % lavere enn disse prisene. Selv om produktprisen for fossilt drivstoff var på et lavt nivå de første mnd. i 2016 har ikke produktprisen på bensin vært under 2,40 kr/liter. Til motsetning, antatt produktpris for andregenerasjons HVO, satt til 2,5 ganger kostnaden per liter som førstegenerasjons HVO, er betydelig og anses som for høye. Dette kan gi et urealistisk sammenligningsgrunnlag for biodrivstoff og fossilt drivstoff. Merkostnaden for biodrivstoff vil derfor være lavere enn vist i høringsnotatet.

Internasjonale produktpriser – årlig gjennomsnitt ⁵	Bensin	Autodiesel
2014	4,4	4,6
2015	3,5	3,4
2016 (tom. juli)	2,8	2,5

ZERO påpeker dessuten at det er lagt til grunn en markedsandel for bioetanol i bensin som mest sannsynlig er høyere enn hva som er tilfelle i 2016. Dette vil få en provenyeffekt som ikke er hensyntatt. Mer om dette i avsnittet om delkrav til bioetanol.

3. Delkrav til omsatt drivstoff til veigående bensinkjøretøy

ZERO er negative til et delkrav til bioetanol. Flexibilitet har vært et viktig argument for omsetningskravet og utformingen av dette. Denne flexibiliteten ivaretas ved at det ikke innføres et delkrav til bioetanol.

ZERO er positive til en økende markedsandel for bioetanol. Dette vil og bør sikres gjennom et økt omsetningskrav. Omsetter bør ha flexibilitet i oppfyllelsen av omsetningskravet. Et økt

⁵ Internasjonale produktpriser på bensin og diesel fra NP (hentet 10.08.2016)

omsetningskrav har alene ført til at bruken av bioetanol vil øke betydelig i 2016, mest sannsynlig til et sted rett over 4 %. Et delkrav til bioetanol vil kun frata omsettere fleksibilitet.⁶

ZERO påpeker at klimagassutslipp for biodrivstoff ikke kan generaliseres for bioetanol og biodiesel. Både bioetanol og biodiesel kan ha lave klimagassutslipp. Det er uriktig å fremme bioetanol og innføre delkrav fordi bioetanol har lavere klimagassutslipp. ILUC er ikke et argument for å fremme bioetanol.

ZERO anser det som positivt at markedet for bioetanol øker, blant annet fordi det er god tilgjengelighet på bioetanol med høy klimanytte – både avansert bioetanol fra Norge og god global tilgjengelighet, som gjør det lettere for omsettere å *source* de fraksjonene med høy klimanytte.

Bioetanol er det største biodrivstoffet på verdensbasis. Det er viktig at bioetanol tar igjen et etterslep i markedet og at volumet øker, med argument om god tilgjengelighet på alternativer med høy klimanytte.

E10 er en sentral del av løsningen for en langsiktig opptrapping av omsetningskravet. Deler av bransjen er allerede med kort frist klare til å innføre E10. Innføring av E10 har gått smertefritt i andre land, som eksempelvis Finland.

Økt omsetningskrav til 5,5% har alene sikret en betydelig økt bruk av bioetanol i 2016, sammenlignet med de to foregående årene. Det gjøres i høringsnotatet en sentral antakelse rundt dagens marked for bioetanol. **Det oppgis at dagens mengde bioetanol i bensin antas å være nær 5 %.** Basert på omsatt volum bioetanol (fra Miljødirektoratet) og salgsstatistikk fra NP⁷, med antagelse om utviklingen i 2016:

- Bioetanol utgjorde i 2015 **1,4 %** av omsatt bensin (eks. dobbelttelling)
- Bioetanol utgjorde i 2014 **1,7 %** av omsatt diesel (eks. dobbelttelling)
- Bioetanol vil i 2016 utgjøre en større andel i bensin, rett over **4 %**

I 2015 ble det omsatt nær 17 mill. liter bioetanol. Av dette kvalifiserte nesten 1 mill. liter til dobbelttelling. Selv hensyntatt dobbelttelling utgjorde ikke bioetanol mer enn 1,5 % av omsetningen av bensin. Et delkrav på 4,8 % av omsatt bensin vil derfor føre en betydelig økning fra fjorårets innrapporterte tall til Miljødirektoratet.

Alternativ B og delkrav til bioetanol vil derfor føre til at markedet for bioetanol vokser betydelig. Analysen som presenteres i høringsnotatet er basert på at bioetanol ikke vokser. Delkravet som foreslått vil også føre til at markedet mest sannsynlig vokser sammenlignet med 2016.

Tabellen under oppsummer omsetning av biodrivstoff de siste to årene, og viser hvordan et endret omsetningskrav (alternativ B) og delkrav til bioetanol kan utspille seg. ZERO ber om at det ikke innføres delkrav til bioetanol, men at omsetningen av bioetanol vokser som et resultat av økt omsetningskrav.

⁶ Hvis det allikevel innføres delkrav til bioetanol er det viktig at dette ikke knyttes til innblanding, men omsetting – for å ivareta fleksibilitet.

⁷ Salgsstatistikk fra NP for 2014 og 2015 hentet her <http://www.np.no/salgsstatistikk/> 09.08.2016

	2014	2015	2017: alternativ B og delkrav til bioetanol
Bioetanol	21 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 12 % av omsatt biodrivstoff - 1,7 % av omsatt bensin 	17 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 1,4 % av omsatt bensin - 9 % av omsatt biodrivstoff - 1,0 mill. liter kvalifiserte til dobbeltelling 	~57 mill. liter (+ 235 %) <i>Delkrav 4,8 % bioetanol av omsatt bensin før dobbeltelling</i> <ul style="list-style-type: none"> - Rett over halvparten av veksten i biodrivstoff kan tas med bioetanol. En mer enn tredobling i omsetningen bioetanol - 22 % av omsatt biodrivstoff
Biodiesel	157 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 88 % av biodrivstoff - 5,4 % av omsatt autodiesel 	166 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 5,6 % av omsatt autodiesel - 91 % av biodrivstoff - 3,6 mill. liter kvalifiserte til dobbeltelling (UCOME) 	~204 mill. liter (+ 23 %) <ul style="list-style-type: none"> - Rett under halvparten av veksten i biodrivstoff kan tas med biodiesel - 6,8 % av omsatt autodiesel - 78 % av omsatt biodrivstoff
Biodrivstoff	178 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 0,6 mill. liter kvalifiserte til dobbeltelling; 0,3 % av biodrivstoff / 0,01 % av omsetningen - 4,3 % av omsetning inkl. dobbeltelling 	183 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 4,6 mill. liter kvalifiserte til dobbeltelling; 2,5 % av biodrivstoff / 0,1 % av omsetningen - 4,5 % av omsetning inkl. dobbeltelling 	~261 mill. liter (+ 43 %) <i>Omsetningskrav 7 %, delkrav 1,5 % dobbeltellende avansert biodrivstoff</i> <ul style="list-style-type: none"> - 7 % omsetning kan tilsvare rundt 292 mill. liter - 1,5 % delkrav kan tilsvare rundt 31 mill. liter dobbeltellende biodrivstoff
Omsetningsmarked (2015-salg NP)	4.136 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 1.235 mill. liter bensin - 2.901 mill. liter autodiesel 	4.170 mill. liter <ul style="list-style-type: none"> - 1.182 mill. liter bensin - 2.988 mill. liter autodiesel 	<ul style="list-style-type: none"> - Basert på 2015-omsetning av bensin og autodiesel

Analysen som presenteres i høringsnotatet er basert på at bioetanol ikke vokser. Omsetningen vil vokse sammenlignet med de siste innrapporterte verdiene. Alternativ B og delkrav til bioetanol vil føre til at markedet for bioetanol vokser, hvor mye avhenger av faktisk omsatt volum i 2016 (mest sannsynlig rundt 4 %). Dette vil også ha en kostnadseffekt, som ikke er hensyntatt i høringsnotatet.

Bioetanol har i dag veibruksavgift som for bensin, biodiesel som for diesel. ZERO ber om at veibruksavgiften er lik uavhengig av type biodrivstoff. Tilsvarende veibruksavgift for bioetanol og biodiesel vil gjøre begge typer biodrivstoff like attraktivt for omsetterne. Lik veibruksavgift for bioetanol og biodiesel kan være ulogisk mtp. veibruksavgiften for bensin og diesel. ZERO ber derfor om at det innføres lik veibruksavgift for bensin og diesel

4. Avgrensning av omsetningskravet til flytende biodrivstoff

ZERO støtter forslaget om avgrensning av omsetningskravet til flytende biodrivstoff, og med dette ta biogass ut av omsetningskravet. Biogass benyttes ikke til å oppfylle omsetningskravet i dag, og et fritak fra veibruksavgiften i sin helhet er et viktigere virkemiddel for å ta i bruk mer biogass.

5. Endring av tidspunkt for nye krav til utslippsreduksjon

ZERO mener det er uheldig at tidspunkt for nye krav til utslippsreduksjon utsettes. Det er avgjørende at biodrivstoff med høy klimanytte prioriteres. ZERO er derfor negative til forslaget å om å utsette kravet til økt klimagassreduksjon til 50% fra 2018. Innstramning bør innføres fra 2017. Det er positivt at nye anlegg allerede fra 2017 må vise 60 % reduksjon i klimagassutslipp.

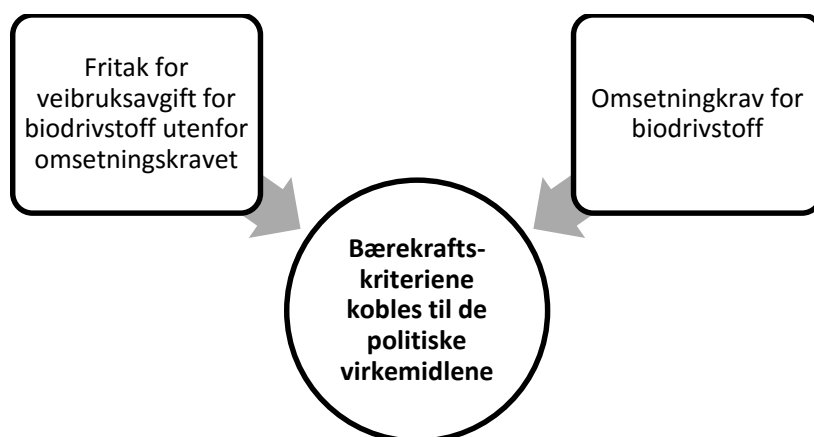
6. Endring av rapporteringsfrist

ZERO har ingen innspill til endring av rapporteringsfrist til 1. mars.

7. Krav om at alt biodrivstoff som omsettes skal oppfylle bærekraftskriteriene

Stortinget har vedtatt at alt biodrivstoff i Norge skal omfattes av bærekraftskriteriene. Det er viktig, og må gjennomføres snarest slik at den uheldige endringen som skjedde i 2016 hvor biodrivstoff med avgiftsfritak utenfor omsetningspåbudet ikke lenger ble omfattet av bærekraftskriteriene. Dette er en uheldig endring, som må rettes opp så raskt som mulig. ZERO ber myndighetene jobbe videre med de juridiske forhold rundt bestemmelser som problematiserer en utvidelse av virkeområdet for bærekraftskriteriene for biodrivstoff som omsettes utenfor omsetningskravet. Det er viktig at all omsetning av biodrivstoff kobles til de politiske virkemidlene, både innenfor og utenfor omsetningskravet.

Biodrivstoff som omsettes utenfor omsetningskravet har i dag fritak (unntak) fra veibruksavgiften. Det er viktig at dette biodrivstoffet oppfyller bærekraftskriteriene, som biodrivstoff som selges innenfor omsetningskravet. En storstilt innfasing av biodrivstoff i transportsektoren, som drives fram av omsetningskravet og fritak fra veibruksavgiften, krever en innfasing av *bærekraftig* biodrivstoff. Dette sikres ved at alt biodrivstoff som omsettes omfattes av bærekraftskriteriene.



8. Videre opptrapping og videreutvikling av omsetningskravet som virkemiddel

Stortinget har vedtatt at det skal lages en plan for opptrapping av omsetningskravet for biodrivstoff frem mot 2020, der omsetningskravet planlegges utvidet til å omfatte avgiftsfri diesel. Stortinget har bedt regjeringen om å komme med plan for dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2017.

Det er veldig positivt at det planlegges en langsiktig opptrappingsplan for biodrivstoff. Denne opptrappingsplanen bør med fordel være til 2030, og ikke bare 2020. Til denne planen har ZERO noen innspill til ting som bør utredes/inkluderes:

- Langsiktig opptrappingsplan for omsetningskravet til 100 % 2030
- Vedtatt ambisiøs opptrapping av omsetningskravet til 20 % i 2020
- Utvide omsetningskravet til ikke-veigående transport i 2018, og utrede utvidelse til all bruk av fossilt drivstoff også i andre sektorer (som skip)
- Utrede en variant av tysk GHG-modell med krav til klimagassreduksjoner for omsetningskravet for biodrivstoff, som vil premiere økt bruk av biodrivstoff med høy klimanytte
- Samordning av virkemiddelbruken i Norden som kan være viktig for forutsigbarhet for investeringer i økt produksjon. ZERO foreslår ikke et felles system, men å bruke samme type virkemidler og dermed samordne bruken av disse virkemidlene