

ESSO NORGE AS

Essoveien 100, P.O.Box 2001 Postterminalen,
N-3103 Tønsberg, Norway
47 - 33 37 73 00 Telephone
47 - 33 37 74 62 Facsimile

ExxonMobil
Refining & Supply

Klima- og Miljødepartementet,
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Slagen, 22. august 2017

**Høringsuttalelse til endringer i produktforskriftens bestemmelser om biodrivstoff.
Referanse 17/856.**

Med henvisning til høringsnotat datert 10. juli 2017, følger vedlagt Esso Norges høringsuttalelse til endringer i omsetningskravet for biodrivstoff.

Vår uttalelse supplerer høringsuttalelsen fra Norsk Petroleumsinstitutt (NP).

Med vennlig hilsen
ESSO NORGE AS



Raf Stout
Raffineridirektør

Kommentarer til ILUC – direktivet og opptrapping til 20% biodrivstoff i 2020.

Basis for våre kommentarer er at vi som samfunn må redusere globale CO2-utslipp av hensyn til klimarisiko samtidig som vi møter energibehov på en samfunnsøkonomisk forsvarlig måte.

Våre hovedkommentarer til den foreslåtte opptrappingsplanen er:

- Den foreslåtte planen gir ifølge MDIR en netto reduksjon av CO2 utslipp på 195 KTA (LCA/ILUC inkludert), mens en plan uten bruk av 1. generasjon bio ville gitt en reduksjon på ca. 300 KTA basert på tallene i tabellen, altså en bedring på 54%. (MDIR's tabell på s. 23 i høringsnotatet)
- MDIR's analyse forutsetter at økt norsk innblanding dekkes av økt produksjon av avansert biodrivstoff, mens den reelle begrensingen på kort og mellomlang sikt er produksjonskapasitet, råvarer og teknologi.
- Netto effekt av opptrappingen blir økt bruk av 1. generasjon biodrivstoff på global basis, med blant annet økt globalt forbruk av palmeolje som konsekvens. Dette gjelder både for den delen som i Norge dekkes av 1. generasjon biodrivstoff og, avhengig av vekst i global produksjonskapasitet, for deler av det som dekkes av avansert biodrivstoff.
- Bedre tilgang på avanserte råstoff og teknologi er forutsetninger for at biodrivstoff kan nå sitt potensiale som fremtidig bærekraftig drivstoff, og forskning vil derfor være en mer fornuftig bruk av samfunns-ressurser enn stimulering av tiltak som per i dag ikke gir ønsket effekt.

Våre innspill er tuftet på hvorvidt økt innblandingskrav av biodrivstoff frem mot 2020 fremmer formålet, forutsatt at formålet er å redusere det globale utslippet av klimagasser.

1. Hva er formålet?

Mdir skriver i kapitel 6, Problembeskrivelse, at hensikten med økt innblanding er å redusere klimagassutslipp fra vegtransport i Norge. Det presiseres ikke hvorvidt det menes global effekt av tiltak i Norge, hvilket gjør det hele noe mer åpent for tolking.

Mdir tar i konsekvensutredningen opp ulike regnskapsføring av klimautslipp. Kapittel 9 illustrerer dette. Med utgangspunkt i Mdir's egen beregningsmetode, vil det nasjonale regnskapet, som godskriver 100 % effekt, gi 926 ktonn, mens med anerkjente LCA effekter inkludert, er man nede på 195 kt. Dette under forutsetning at man oppfyller ambisjonen med 12 % konvensjonelt og 4% (8 etter dobbelttelling) avansert.

Denne 100% regnskapsføringen på nasjonalt nivå er anerkjent i EU, som forstår begrensningen med dette, men har tidligere respondert at en LCA variant vil komplisere regnskapsføringen for mye. Målene er altså lagt opp på en «tailpipe emission basis», noe som krever at regnskapsføringen mot de samme mål, beregnes på samme måte. Esso mener at dette fører til feil drivkrefter lokalt. Utfordringen er av global karakter, og da bør man også sette målene basert på en LCA tankegang, og gjøre regnskapsføringen på samme måte. I vår videre argumentasjon fokuserer vi utelukkende på globale effekter.

Et annet paradoks ved denne regnskapsføringen er at det «lønner seg» for norsk utslippsregnskap å importere bio, da man slipper CO₂ avtrykket fra innenlandsk produksjon. Vi tror ikke at dette aktivt bremser norsk produksjon, men det illustrerer hvordan dette kan gi feil drivkrefter.

2. Nytteeffekter forbundet med forslaget

Mdir behandler som nevnt dette i kapitel 9 av konsekvensutredningen. Forutsatt 12 % konvensjonelt og 4% (8 etter dobbelttelling) avansert, beregnes nettoeffekt i 2020 til 195 Kton.

Vi anmerker at i mars utkastet til konsekvensanalyse, konkluderte man med en nettoeffekt på 143 kt, mot altså 195 kt i dette siste utkastet. Begge beregningene beskriver identiske forutsetninger, og dette illustrerer usikkerheten på dette anslaget. Eksempelvis vil en forutsetning omkring andel bio fra anlegg som har startet produksjon etter 05.10.2015, ha en effekt, og tallene indikerer at denne andelen er økt, noe som selvsagt er svært usikkert.

Dette anslaget er også for høyt av andre årsaker, slik vi ser det. Som Mdir selv skriver, så er teknologi for avansert biodrivstoff umoden og tildels i pilotfase. Avansert bio er sterkt etterspurt, og begrensningen for produksjon av bio er ikke mangel på incentiver eller innblandingskrav, men teknologi og tilgjengelighet. Her er altså forutsetningene i konsekvensanalysens nytteberegning sviktende, da man antar at en økt norsk etterspørsel vil medføre tilsvarende økt global tilgang av avansert. Et lovkrav vil føre mer av det begrensede volumet til norsk drivstoffmarked, men dette innebærer merkostnader for Norge uten global effekt, m.a.o. ingen positiv, global effekt til en høy norsk samfunnskostnad. De markeder som tidligere var mottaker av det avanserte biodrivstoff som nå rutes til Norge, vil oppfylle sine forpliktelser med mer 1. generasjon bio, noe miljømyndighetene i lengre tid har bekreftet kan gi høyere klimagassutslipp enn fossile drivstoff.

Hvorfor øke innblanding av konvensjonell?

Vi kan vanskelig se rasjonale bak å øke konvensjonell til 12 %. Det er bred enighet om at 1. generasjons bio ikke gir den effekt man for noen år siden så for seg, og at dette over tid bør avvikles.

EU ønsker å fase ut 1. gen og har satt et tak på 7 % til oppfyllelse av fornybarhets direktivet (RED) og RED2 foreslår at dette skal ned til 3,8 %.

Dersom en legger til grunn tabellen på side 23 og fordeler direktoratets estimat på innblanding og CO₂-utslipp inkl. LCA og ILUC forholdsmessig, vil de 222 mill. liter konvensjonell biodiesel erstatte 207 mill. liter fossil diesel, med en netto-effekt på 106 KTA økning av CO₂-utslipp. Netto-effekt på utslippsreduksjon går derfor ned fra 301 KTA til de angitte 195 KTA ved dette innblandings-steget.

Beregninger til grunn for dette, basert på tall i tabellen:

Volum fossil diesel som erstattes av konvensjonell biodiesel = $310 \cdot 222 / (222 + 110) = 207$ mill. liter

CO₂-utslipp fra disse 207 mill. liter = $934 \cdot 207 / 310 = 624$ KTA

Netto effekt av å erstatte fossil diesel med konvensjonell biodiesel = $730 - 624 = 106$ KTA økning

Vi kan ikke på noen måte forsvare at man skal øke innblanding av konvensjonelt biodrivstoff.

3. Kost/nytte

Esso er tilhenger av at begrensede ressurser benyttes der man får mest effekt tilbake pr. ressursbruk. Mdir har selv beregnet at merkostnadene er over 1,4 mrd kroner årlig fra 2020, i tillegg kommer 220 mill kr i tapte avgiftinntekter. Det hefter selvsagt, som Mdir selv påpeker, en del usikkerhet omkring dette anslaget, men om man sammenligner dette med Mdirs egen beregning av nettoeffekt på 195 kton, så får man en kost/nytte på 8400 kr/ton CO₂. Til sammenligning er kvoteprisen ca 50 kr/ton og CO₂-avgiften er på 450 kr/tonn for bensin og diesel. Forøvrig kan kostnadene bli høyere, idet man strammer inn effektivitetskravet til bio. Da vil tilbydere snevres inn, med en sannsynlig effekt på pris. Vi er ukjent med hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for dette.

Esso mener som nevnt at det knapt er noen klimanytte overhode med et økt innblandingskrav, men selv med Mdirs egen beregning ser vi store kostnader, og man bør spørre seg hvorvidt de samme ressurser kunne vært benyttet på et annet klimatiltak med bedre effekt. Dette åpenbart rasjonelle spørsmål er dessverre vanskelig å nå frem med, da det p.t. er sterk nasjonal-/lokal-/sektor - fokus og den offentlige debatt synes ikke å være opptatt av hvordan man kan bekjempe klimautfordringen mest effektivt. Dette hindrer optimal utnyttelse av ressurser for det gode formål, hvilket er sterkt beklagelig.

4. Alternativer innenfor dagens sektorbaserte fokus

Om dagens rammebetingelser ikke muliggjør en global tilnærming, bør man avvente en økning av bio til teknologi/tilgjengelighet er mer moden, og det er volumer tilgjengelig for en økning. Selv er ExxonMobil bl.a. sterkt engasjert i F&U på å utvikle biodrivstoff fra alger, noe som kan være blant løsningene noe frem i tid. I mellomtiden er det viktig å ikke plukke «vinnere» uten en god kvalitetssikring av reell effekt. Vi forstår at det er krevende i dagens politiske ordskifte omkring klima, og vi setter pris på at fagmyndighetene er faktabaserte i sine fremstillinger.

5. Volumer utover innblandingskravet

Pr. i dag er det avgiftsfritak for volumer som omsettes utover innblandingskravet, samtidig som det ikke er noen krav til bærekraft for dette. Utover en bedret nasjonalt regnskap, som ikke bør være en drivkraft, kan vi ikke forstå hvorfor staten skal bruke offentlige midler på et tiltak uten dokumentert klimaeffekt. Vi setter pris på at KLD støtter dette, samtidig som det også påpekes at ordningen representerer en konflikt med ILUC direktivet.

