

Klima- og miljødepartementet
Transport- og lokalmiljøseksjonen
P.b. 8013 Dep, 0030 Oslo
Ref. 17/856

Oslo, 03.10.2017

Høring av endringer i produktforskriftens bestemmelser om biodrivstoff (del II)

Norsk Bioenergiforening (Nobio) er interesseorganisasjonen for norsk bioenergiindustri. Vi arbeider for økt bruk og lønnsom produksjon av bioenergi i Norge og har i dag ca. 130 medlemmer som opererer i hele verdikjeden fra skogen med produksjon av biobrensler, til leveranse av varme og drivstoff.

For å redusere utslippene i ikke-kvotepiktig sektor med 40 prosent innen 2030 og nå målsetningen om at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050 vil bioenergi være helt avgjørende. Stortinget har vedtatt at 20 prosent av drivstoffet som selges til veibruk i 2020 skal være biodrivstoff og at 4 volumprosent av dette skal være avansert biodrivstoff. Biodrivstoff vil i så måte være en viktig brikke i arbeidet med å redusere klimagassutslipp og oppnå uttalte mål.

- 1. Behold dagens råstoffdefinisjoner.**
- 2. ILUC er en lite treffsikker beregningsmodell. Innføring av avansert biodrivstoff må skje på bekostning av fossilt, ikke konvensjonelt biodrivstoff.**
- 3. Alt biodrivstoff som omsettes bør bærekraftsertifiseres.**
- 4. Reell klimanytte er det viktigste, uavhengig av råstoff.**
- 5. Forutsigbarhet utover 2020 er sentralt for investeringer i norsk produksjon av avansert biodrivstoff.**

Definisjon av råstoff

Vi mener det er viktig å beholde dagens ordning der delkravet til avansert biodrivstoff følger Miljødirektoratets klassifisering av råstoff til biodrivstoff. Råstoffene i ILUC-direktivet er i stor grad overlappende med råstoffene som fanges opp med dagens ordning, men Miljødirektoratets klassifisering er mer fleksibel ved at den også kan omfatte råstoff som ikke er nevnt i ILUC-direktivet.

Miljødirektoratet kjenner norske forhold bedre enn EU og det er viktig at nasjonal bestemmelse beholdes.

ILUC-direktivet

Prinsipielt mener Nobio at ILUC er lite treffsikkert og uegnet som verktøy for å redusere utslipp fra arealbruk. Når landområder ryddes og bruken av landarealer endres, risikeres utslipp knyttet til dette, såkalte direkte arealbruksendringer. Disse utslippene fanges opp og hindres av EUs bærekraftskriterier som omfatter alt biodrivstoff som omsettes som del av omsetningskravet. Biodrivstoff produsert på et område der det tidligere har vært tropisk regnskog vil f.eks. ikke kunne oppfylle bærekraftskriteriene. Direkte arealbruksendringer kan observeres og måles. Indirekte arealbruksendringer kan ikke måles eller

observeres direkte, og utslipp fra disse må derfor estimeres ved hjelp av modellberegninger. ILUC-utslippene kan ikke skaleres og biodrivstoff belastes for utslipp fra en teoretisk arealbruk uten at utslippene i virkeligheten måles eller observeres. Alle sektorer som fører til arealbruksendringer bør ta ansvar for sine direkte utslipp fremfor at biodrivstoff gjøres ansvarlig for alle, uten at produsenten har mulighet til å redusere de indirekte utslippene. **Nåværende produksjon av konvensjonelt biodrivstoff i Norge og EU bidrar allerede til vesentlig reduksjon av klimagassutslippene, verdiskaping og økt andel fornybar energi i transportsektoren.**

Bare i EU er det minst 25 millioner hektar dyrkingsareal tilgjengelig for energivekster frem til 2030 og i Sentral- og Øst-Europa er det i størrelsesorden 50 millioner hektar land som ligger brakklagt. Sistnevnte tilsvarer omlag 1,3 ganger Norges totale landareal (Svebio, 2017)¹. En modell der biodrivstoff tillegges teoretiske, ikke-målbare utslipp vil begrense utnyttelse av brakke arealer som i realiteten er uten ILUC-effekter. Utnyttelse av slike arealer, økt produktivitet og vekstskifte på eksisterende dyrka mark vil kunne erstatte fossilt drivstoff, bidra til verdiskaping og øke fôr- og matproduksjonen.

ILUC-direktivet begrenser hvor mye konvensjonelt biodrivstoff som kan bidra til landenes oppnåelse av fornybardirektivet. Begrensningen er satt til 7 prosent av energiforbruket i transportsektoren. EU-kommisjonens forslag til revidert fornybardirektiv som ble lagt frem 30. november 2016 innebærer en opptrapping av andelen avansert biodrivstoff og en ytterligere nedtrapping av konvensjonelt biodrivstoff fra 7 prosent i 2020 ned til 3,8 prosent i 2030. **Nobio mener det er feil at innføring av avansert biodrivstoff skal skje på bekostning av konvensjonelt biodrivstoff og ikke fossilt drivstoff.**

Det er viktig at både konvensjonelt og avansert biodrivstoff mobiliseres for å redusere utslippene i transportsektoren. Forskjellige biodrivstoff har ulik klimanytte, men gjennom bærekraftskriteriene sikres det at biodrivstoff leveres med langt lavere klimagassutslipp enn fossilt. Bærekraftskriteriene stiller blant annet strenge krav til livsløpsutslipp, biodiversitet og direkte arealbruk. **Fremfor diskriminering av konvensjonelt biodrivstoff bør det stilles krav til at alt biodrivstoff skal bærekraftsertifiseres, ikke bare det som inngår i omsetningskravet.** En løsning kan være at avgiftsfritak for biodrivstoff utover omsetningskravet kun forbeholdes bærekraftsertifisert biodrivstoff.

Det overordnede målet er å erstatte fossil energi og redusere utslippene. Bruk av biomasse til energi utnytter karbonet som allerede er en del av det raske karbonkretsløpet og erstatter fossilt karbon som er en del av det langsomme kretsløpet. Indirekte arealbruksendringer er lagt opp for å begrense bruken av biomasse og strider i mot FN klimapanel konklusjoner som er tydelige på at bruken av biomasse og landarealer til energiformål må økes samtidig som klimagassutslippene og avskoging må reduseres. Alle scenarier FNs klimapanel baserer seg på i siste rapport forutsetter økt hogst og økt bruk av biomasse globalt. Avvirkningen er forutsatt å øke med 50-200 prosent og bruken av moderne bioenergi må minst femdobles for å begrense den globale oppvarmingen til 2 grader. Begrenses bruken av bioenergi utover en slik femdobling, må det gjennomføres andre tiltak med en kostnad som er anslått til å være 44-78 prosent høyere.

Utslipp fra arealbruk er viktig, men ILUC er en uegnet metode for å begrense disse utslippene. ILUC-utredningen det vises til i høringsnotatet (Ecofys, IIASA og E4tech) peker på at utslipp fra arealbruksendringer kan reduseres på flere måter, og at det mest effektive tiltaket vil være forbud mot avskoging og drenering av torvmyr i Sørøst-Asia. Et slikt forbud ville vært en langt mer treffsikker løsning

¹ <https://www.svebio.se/vi-verkar-for/aktuella-fragor/finns-det-mark-att-odla-energigrodor-pa/>

som hadde gjort ILUC-direktivet overflødig. Det er et tankekors at andre sektorer og annen bruk av biomasse til for eksempel næringsmidler og mat ikke ansvarliggjøres for sine direkte arealbruksendringer. Det har aldri vært et tema å inkludere ILUC-utslipp på fossil energi som for eksempel olje fra tjæresand i Canada.

Opptrappingsplan og forutsigbarhet

Kravet om 20 prosent biodrivstoff i 2020 og delkravet til avansert drivstoff er et tydelig signal til aktører som jobber med mulig produksjon av biodrivstoff basert på norske skogressurser. Det er viktig å understreke at det er nødvendig med langsiktige mål for volum og forutsigbare rammer utover 2020 for at prosjekter skal realiseres og investeringer finne sted. Investeringer i norsk produksjon vil i begrenset grad kunne bidra til å nå målene allerede i 2020, men vil på lengre sikt være verdifulle bidrag i et industrielt perspektiv i tillegg til klimaperspektivet.

Biodrivstoff fra skogråstoff vil i praksis produseres fra bioraffinerier som kan utnytte massevirke, rester, biprodukter og sidestrømmer fra skogbruk og treindustri til biodrivstoff og i tillegg produsere en rekke andre biprodukter som kan erstatte fossilt. Eksempler på sidestrømmer fra produksjonen kan være lignin, biogass, kjemikalier og biokarbon. Klimanytten til biodrivstoff fra skogråstoff vil typisk være høyere enn for konvensjonelt biodrivstoff og et avgiftssystem som differensierer på klimanytte og stiller krav til rapportering på sporbarhet og bærekraft kan være en mulig løsning. Det er sentralt å legge til rette for utfasing av fossilt drivstoff samtidig som det legges til rette for økt bruk av biodrivstoff med høy klimanytte samt produksjon basert på norske biomasseressurser. For å få til dette vil investeringsstøtte og låneordninger fra Enova og Innovasjon Norge være avgjørende.

Viser ellers til felles innspill fra Verdikjeden Skog og Tre samt rapporten *Building Up the Future*, utarbeidet av *Sub Group on Advanced Biofuels (SGAB)*, en ekspertgruppe i EU-kommisjonens *Sustainable Transport Forum*. Rapporten er skrevet av 32 eksperter fra hele verdikjeden for avansert biodrivstoff og konkluderer med flere sentrale anbefalinger om hvordan biodrivstoff kan spille en viktig rolle i arbeidet med å redusere utslippene fra transportsektoren:

Building Up the Future:

<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/422218de-4cbd-11e7-a5ca-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-31720345>

Oversatte hovedpunkter fra rapporten:

<https://www.nobio.no/single-post/2017/07/07/Ny-rapport-fra-EU-Biodrivstoff-vil-v%C3%A6re-sentralt-for-%C3%A5-reducere-utslippene>

Med vennlig hilsen
For Norsk Bioenergiforening



Martin S. Kristensen
Daglig leder