

ZEROs innspill til høring om endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 01.07.2020 og 01.01.2020

Dato: 19.05.2020

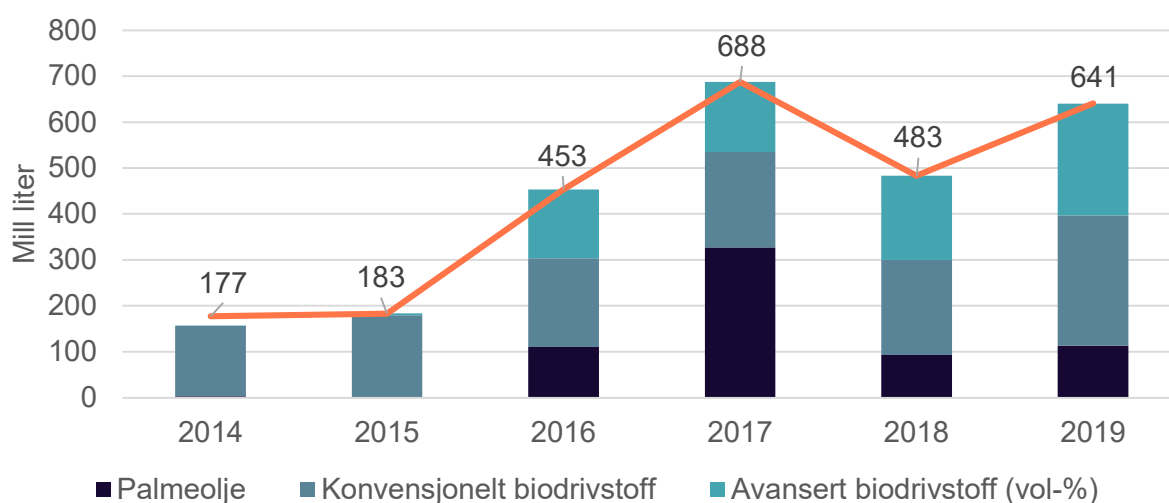
Kontakt: Anne Marit Post-Melbye, anne.melbye@zero.no

Liv-Elisif Kalland, liv-elisif.kalland@zero.no

Bakgrunn for høringen er innføring av veibruksavgift på alt biodrivstoff fra 1. juli 2020, som følges av økt omsetningskrav for å ivareta volum biodrivstoff som omsatt i 2019 – og dermed også tilsvarende utslippskutt. I mangel av at Regjeringen innfører treffsikre virkemidler for å fase ut palmeolje, mener ZERO det er viktig at delkravet til avansert biodrivstoff økes tilstrekkelig til å sikre at det ikke blir omsatt biodrivstoff fra palmeolje innenfor omsetningskravet.

ZERO støtter derfor alternativ 1 om høy avansertandel som er på høring. Den foreslåtte forskriftsmessige økningen i andre halvdel av 2020 innebærer ingen økning i salget av avansert biodrivstoff sammenlignet med 2019. Det vil videre være svært uheldig om det innføres et alternativ som kan bidra til en fortsatt økning i bruken av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko (palmeolje), som fremkommer av alternativ 2 på høring.

Figuren under viser omsetningen av biodrivstoff siden 2014, og utviklingen i salget av palmeolje, annet konvensjonelt biodrivstoff og avansert biodrivstoff. Utviklingen viser hvor viktig det er at det innføres virkemidler som reduserer og faser ut salget av palmeolje, og øker salget av avansert biodrivstoff.



Kilde: Miljødirektoratet og Skattedirektoratet (foreløpige tall 2019)



ZERO foreslår at omsetningskravet og delkravet til avansert biodrivstoff utformes **uten desimal-nøyaktighet**. Det bør være et mål at biodrivstoffregelverket utformes på en så tilgjengelig og forståelig måte som mulig, og bruk av desimaler framstår som unødvendig i denne sammenheng. Biodrivstoffregelverket er allerede svært komplekst, og det framstår uforståelig å ta i bruk krav med desimalnøyaktighet. Kombinert med forventet nedgang i drivstoffsalg, vil ikke bruk av desimaler bidra til særlig større sannsynlighet for å ivareta omsetning av biodrivstoff på nøyaktig samme nivå som i 2019.

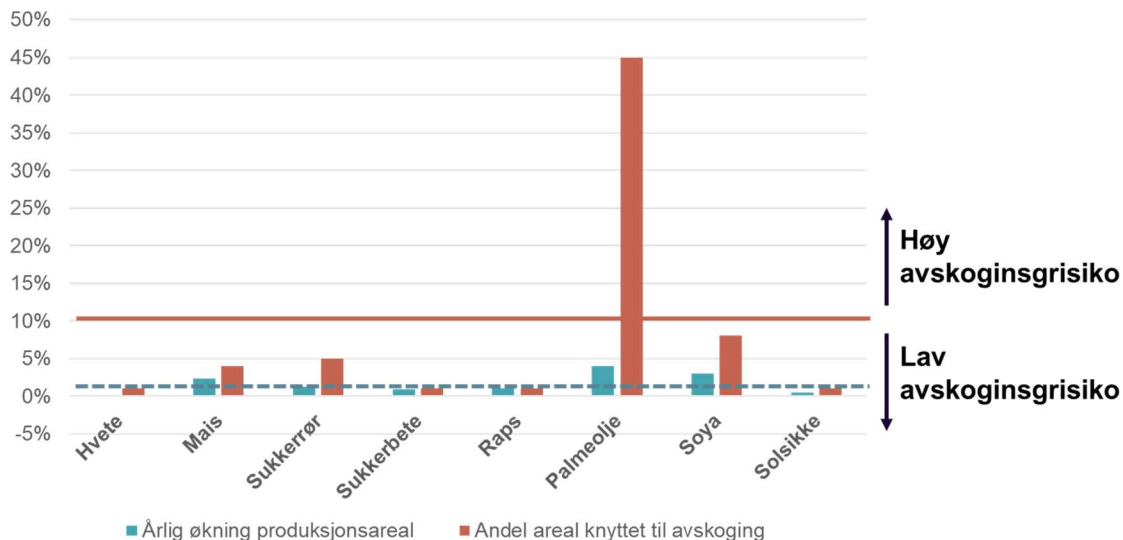
Forslaget som er på høring løser ikke palmeoljeproblemet

Det ble vedtatt i Statsbudsjett for 2020 at det skal innføres veibruksavgift for alt biodrivstoff fra 1. juli, og at omsetningskravet samtidig skal øke for å opprettholde dagens volum biodrivstoff. Bakgrunnen er Granavoldenplattformen og et budsjettvedtak for 2019: *«Stortinget ber regjeringen utforme et helhetlig forslag til virkemidler og avgifter i biodrivstoffpolitikken, for å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko både innenfor og utenfor omsetningskravet. Disse rammebetingelsene skal legges frem i forbindelse med statsbudsjettet for 2020, og innføres fra 1.1.2020.»* (Stortingsvedtak nr 86 (2018-19)).

Regjeringen svarer på dette vedtaket med å varsle innføring av veibruksavgift på alt biodrivstoff fra 01.07.2020. Dette vil sannsynligvis fjerne omsetningen av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko (palmeolje) utenfor omsetningskravet i andre halvdel av 2020. Det er imidlertid **fortsatt risiko for at palmeolje kan bli omsatt innenfor omsetningskravet**, særlig i en situasjon med økende CO₂-avgift og redusert veibruksavgift, kombinert med et økende omsetningskrav.

Det er derfor svært viktig at delkravet til avansert biodrivstoff er høyt, og vi anser kun alternativ 1 på høring som et reelt alternativ, gitt politiske vedtak og føringer.

Selv med innføring av veibruksavgift på alt biodrivstoff og et høyt delkrav til avansert biodrivstoff, er det fortsatt behov for treffsikre virkemidler som forhindrer salg av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko. **ZEROs forslag er at det innføres en dedikert avgift for biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, og at biodrivstoff med høy avskogingsrisiko ikke kan benyttes for å oppfylle omsetningskravet.** EUs vurdering av hvilke råstoffer som har høy avskogingsrisiko bør legges til grunn, og per i dag er dette kun palmeolje. Figuren under viser EUs definisjoner av råstoff med lav og høy avskogingsrisiko.



Kilde: EC 2019 Commission delegated regulation determination of high indirect land-use change-risk feedstock.

ZERO understreker derfor at forslaget som er på høring ikke løser problemet med omsetning av palmeolje. Det er uansett behov for mer treffsikre virkemidler mot biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, og ZERO mener Norge må ta i bruk det nye kunnskapsgrunnlaget fra EU som definerer råstoff til biodrivstoff med ingen, lav og høy avskogingsrisiko. Hvorvidt innføring av veibruksavgift på alt biodrivstoff alene fører til utfasing av palmeolje er priggitt internasjonale konkurranseforhold for biodrivstoff, rammebetingelser i andre land og konkurranseforholdet mellom ulike biodrivstoff og fossilt.

Innfør en kompensasjonsordning for 100 %-brukere

Innføring av veibruksavgift på alt biodrivstoff fører til betydelig merkostnad for kollektivtrafikken og 100 %-brukere innen næringstransport. Kollektivnæringen bruker årlig rundt 75 millioner liter biodrivstoff, og anbud inngås for 8-10 år. Det bør derfor innføres en **kompensasjonsordning** for bruk av biodrivstoff uten høy avskogingsrisiko, samtidig med innføringen av avgiften. Dette sikrer at kollektivnæringen kan bli fossilfri innen 2025, i tråd med stortingsvedtakene på det. Det bør også vurderes en kompensasjonsordning for 100 %-brukere innen næringstransport. Det er i dag et fåtall aktører som går i front og ønsker å bruke 100 % bærekraftig biodrivstoff. Ordningen må gjelde for brukere av bærekraftig biodrivstoff utenfor omsetningskravet, ekskludert biodrivstoff med høy avskogingsrisiko. Slike kompensasjonsordninger har tidligere vært benyttet ved innføring av miljøavgifter på fossilt.

Rapportering på biodrivstoff i 2020

Det er viktig at 2020 **avregnes i to deler** i oppfyllelsen av omsetningskravet. Det vil forhindre at palmeolje omsatt første halvdel av 2020 rapporteres i andre halvdel 2020. Det betyr at det ikke bør være tillatt med massebalanse over året.

Krav om kvartalsvis rapportering på råstoff

ZERO mener det bør stilles krav om en forenklet, kvartalsvis rapportering som sikrer åpenhet om råstoff i biodrivstoff. Det er viktig at forbrukere, sivilsamfunn og politikere tilbys bedre informasjon om innhold i biodrivstoff. Den årlige rapporteringen til Miljødirektoratet innebærer en betydelig forsinkelse i åpenhet om råstoff i biodrivstoff.

Det er svært positivt at det ved innføring av veibruksavgift for alt biodrivstoff vil formelt stilles krav om at **alt biodrivstoff må oppfylle EUs bærekraftskriterier**. Det har lenge vært et hull i biodrivstoffpolitikken at det ikke stilles krav om at alt biodrivstoff som omsettes skal oppfylle bærekraftskriteriene, og vi anser det som er svært positivt at alt biodrivstoff formelt må oppfylle EUs bærekraftskriterier, og at dette vil gjelde alle importører og selgere av biodrivstoff i Norge.

Utvikling av omsetningskrav framover

Bærekraft biodrivstoff er et viktig klimatiltak i Klimakur 2030, og viser hvor viktig det vil være med økt tilgang på avansert biodrivstoff. Det viktigste punktet framover er å vedta en langsiktig opptrappingsplan for omsetningskravet til 2030. Dette vil bidra til forutsigbarhet og langsiktighet for de kommende investeringsbeslutningene for planlagt ny produksjon.

Det bør også vurderes hvordan dobbeltelling skal håndteres i den samme perioden til 2030. Dobbeltelling reduserer i praksis biodrivstoffvolumet med en faktor to for avansert biodrivstoff. Det bør derfor vurderes om dobbeltelling fjernes helt, eller hvorvidt dobbeltelling begrenses til del A-råstoff.

Både opptrappingsplan for omsetningskravet til 2030 og dobbeltelling som virkemiddel bør vurderes i behandlingen av klimameldingen.

Gjenbruk av CO₂ til produksjon av drivstoff

ZERO mener det bør vurderes hvordan syntetiske drivstoff og e-fuels kan inkluderes i regelverket for fornybare drivstoff, som foreslått i EUs reviderte fornybardirektiv fra 2021. Gjenbruk av karbonutslipp vil bidra til å holde fossile drivstoff i bakken, og kan være en viktig klimaløsning for drivstoff og petrokjemisk industri.

En del av en slik utredning bør være hvordan syntetiske drivstoff kan inkluderes i omsetningskravet for både veitransport og luftfart, hvorvidt egne delkrav er egnet og nødvendig, og muligheten for bruk av faktortelling for syntetiske drivstoff produsert fra biogent CO₂ eller CO₂ fanget fra luft.

