

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

POSTADRESSE
Statkraft AS
Postboks 200 Lilleaker
0216 Oslo

BESØKSADRESSE
Lilleakerveien 6
0283 Oslo

SENTRALBORD
24 06 70 00

TELEFAKS:
24 06 70 01

INTERNETT
www.statkraft.no

E-POST:
post@statkraft.com

ORG. NR.: NO-987 059 699

DERES REF./DATO:

VÅR REF.:
Rune Gjessing

STED/DATO:
Oslo, 18.05.2020

HØRINGSINNSPILL – ENDRET OMSETNINGSKRAV FOR BIODRIVSTOFF TIL VEITRAFIKK

Vi viser til Klima- og miljødepartementets høringsnotat sendt på høring 6. april 2020 med forslag til endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk. Statkraft ønsker å gi høringssvar til forslaget.

1. Innledning

Stortinget vedtok i forbindelse med Statsbudsjettet for 2020 at det fra 1. juli 2020 skal innføres veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff uavhengig av om det omsettes innenfor eller utenfor omsetningskravet. Det nye forslaget går ut på å justere det totale omsetningskravet og delkravet til avansert biodrivstoff. Innretningen av omsetningskravet for øvrig, inkludert dobbeltelling av avansert biodrivstoff, oppfyllelse av bærekraftskriteriene og delkrav til biodrivstoff i bensin, er ikke foreslått endret.

2. Bakgrunn

Bakgrunnen for dette lovforslaget er at innføring av veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff har fått den uheldige, men naturlige, virkningen at omsetningen av biodrivstoff vil bli mindre etter endringen enn det som ble omsatt før endringen. Forslaget vil bøte på den uheldige virkningen som oppstod etter innføringen av veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff i Norge.

3. Statkrafts biodrivstoffsatsning

Statkraft satser på avansert biodrivstoff gjennom datterselskapet Silva Green Fuel. Silva Green Fuel DA eies av Statkraft (51 %) og Södra (49 %) og bygger et demonstrasjonsanlegg for produksjon av avansert (2. generasjons) biodrivstoff basert på reststoffer fra treforedling på Tofte i Asker kommune. Vi regner med å kunne framskaffe svært begrensede mengder biodrivstoff i løpet av testperiode mot slutten av 2022. Gitt at alt går som planlagt kan vi starte prosjektering av et storskala-anlegg i 2023 og produksjon fra et storskala-anlegg kan tidligst komme i gang i 2025. Ved full kjøring kan anlegget årlig produsere ca. 115 millioner liter biodrivstoff – eller litt over 2000 fat om dagen.

For Statkrafts videre satsing på biodrivstoff er det av stor betydning at vi kan forholde oss til forutsigbare rammevilkår.

4. Valg av de to ulike alternativene

I høringsforslaget er det foreslått to ulike modeller: Alternativ 1 innebærer en opptrapping fra 1. juli 2020, og ytterligere opptrapping fra 1. januar 2021. Alternativ 2 innebærer kun opptrapping fra 1. juli 2020 og videreføring av samme omsetningskrav i 2021.

I Statsbudsjettet for 2019 satte regjeringen ambisiøse mål for å redusere klimagassutslippene, og utslippene fra transportsektoren skulle halveres innen 2030. For å oppnå dette skulle regjeringen satse på å redusere transportbehovet, og på å innfase nullutslippsløsninger. Biodrivstoff er en del av løsningen for å nå målene om reduserte utslipp fra transportsektoren.

Alternativ 1 innebærer et høyere omsetningskrav og en høyere andel avansert biodrivstoff enn alternativ 2 (11 % mot 6 %) fra 1. januar 2021. Alternativ 1 gir også en betydelig høyere global utslippsreduksjon enn Alternativ 2. Det teller også positivt inn at et høyt delkrav for avansert biodrivstoff samtidig medfører redusert risiko for ILUC-utslipp.

Statkraft mener det er viktig at omsetningskravet utformes slik at det stimulerer til utvikling og produksjon av biodrivstoff som med høy grad av sikkerhet har god miljø- og klimaeffekt. Alternativ 1 vil bedre ivareta dette hensynet. Alternativ 2 vil i hovedsak gi økt import av 1. generasjon biodrivstoff og dermed gi en mindre samlet miljøgevinst. Statkraft støtter derfor alternativ 1.

Det fremgår av konsekvensutredningen utarbeidet av Miljøverndepartementet at med Alternativ 1 vil produsenter av både konvensjonelt og avansert biodrivstoff oppleve større etterspørsel. Dette kan også ha positiv markedsmessig betydning for mulige framtidige produsenter av flytende biodrivstoff.

5. Incentiver for avansert biodrivstoff / avsluttende kommentarer

Ifølge Parisavtalen skal landene melde inn nasjonalt fastsatte bidrag (klimamål) hvert femte år. Nye eller oppdaterte nasjonalt fastsatte bidrag skal være uttrykk for landenes høyeste ambisjon og utgjøre en progresjon fra forrige mål. Dette skal bidra til at den globale innsatsen for å nå Parisavtalens temperaturmål styrkes over tid.. Norge meldte i februar 2020 inn et forsterket klimamål under Parisavtalen. Det innebærer at Norge har forpliktet seg til å redusere utslippene av klimagasser med minst 50 pst. i 2030 sammenlignet med nivået i 1990.

I Klimakur 2030 ble det utredet hvordan en kan oppnå minst 50 prosent reduksjon i ikke-kvotepliktige sektor. Biodrivstoff er her et sentralt tiltak innen transportsektoren. I Klimakur 2030 er det utredet en gradvis opptrapping av omsetningskravet med 10 prosent bærekraftig avansert biodrivstoff i vegtransport i 2030, slik at ambisjonen i Granavold-plattformen om 40 prosent innblanding (etter dobbeltelling) i 2030 nås.

Statkraft støtter opptrappingsplanen innen vegtransport på avansert biodrivstoff og ser denne som en del av løsningen for å kutte klimagassutslipp i transportsektoren. Samtidig mener vi det også er riktig å stimulere til økt etterspørsel etter avansert biodrivstoff innen skipsfart og luftfart, samt kvotepliktig industri.

Det viktigste for Statkraft er, som nevnt, at rammevilkårene er forutsigbare og langsiktige. Rammevilkårene må også være innrettet slik at avgiftsforskjellen mellom fossilt drivstoff og biodrivstoff gjør at avansert biodrivstoff er konkurransedyktig.

Statkraft tar ikke stilling til hvorledes dette gjøres i praksis. Det viktige i avveiningen mellom ulike virkemidler, f. eks. CO2-avgift, veibruksavgift og omsetningspåbud, er at man velger forutsigbare ordninger og kombinasjoner fram mot 2030 og senere.

Med vennlig hilsen
for Silva Green Fuel DA



Rune Gjessing

