



Høringssvar fra Biozin Holding AS i forbindelse med høring av endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021

Biozin Holding AS vil bidra til reduksjon i klimagassutslipp gjennom norsk produksjon av avansert biodrivstoff basert på avfalls- og biprodukter og massevirke fra treindustri og skogbruk. Produktet biozin® er et halvfabrikata («bioråolje»), som kan videreforedles til ferdigprodukter som bensin, jet og diesel ved eksisterende oljeraffinerier. Bruk av biozin® vil redusere CO₂-utslippene med mer enn 90 % målt mot fossilt drivstoff. Den første biozin®-fabrikken skal lokaliseres på Jordøya i Åmli i Agder, men det er ennå ikke tatt endelig investeringsbeslutning. Det er planlagt oppstart av fabrikken i Åmli i løpet av 2024.

Den første fabrikken forventes å produsere 120.000 m³ med biozin® pr år. Det er selskapets ambisjon å etablere flere tilsvarende fabrikker i Norge. Råvarebehovet for hver fabrikk utgjør 700.000 m³ pr år. Bortfallet av etterspørsel fra norsk treforedlingsindustri de siste 15-20 årene tilsvarer råvareforbruket til 5 biozin®-fabrikker.

Biozin Holding AS eies i dag av Bergene Holm AS og Preem AB. Shell, som står bak valgte IH₂® teknologi, har bidratt med betydelig finansiell støtte til Åmli-prosjektet.

Biozin Holding AS har følgende kommentarer til høringen – deres ref.: 15/63-134

Det absolutt viktigste for Biozin er at de beslutninger og vedtak som gjøres etablerer en langsiktig vilje til å satse på avansert biodrivstoff. Politiske intensjoner og signaler må bekreftes gjennom en forpliktende langsiktig plan for økt innfasing av avansert biodrivstoff. Dette er helt avgjørende for å legge til rette for investeringer i produksjon av avansert biodrivstoff i Norge.

Biozin mener derfor primært at det er viktig at regjeringen ikke innfører veibruksavgift på biodrivstoff omsatt utenfor omsetningskravet fra 1. juli 2020 slik det er foreslått. Det er forventet at det fra denne dato ikke lenger vil omsettes biodrivstoff utover omsetningskravet, i motsetning av hva som var tilfellet i 2019. Dette vil legge et «tak» på norsk etterspørsel etter biodrivstoff, og forslaget til økt andel biodrivstoff er ikke tilstrekkelig. Vi vurderer det som meget lite gunstig med hensyn til den klare markedsrisikoen som foreligger for investeringer i norsk produksjon av avansert biodrivstoff.

Dersom det blir innført veibruksavgift for biodrivstoff ut over innblandingskravet, mener Biozin at alternativ 1 er det klart beste alternativet, altså at innblandingskravet for biodrivstoff og avansert biodrivstoff økes ytterligere fra 1. januar 2021. Dette alternativet viser en vilje og forpliktelse til fremtidig opptrapping og vil til en viss grad kompensere for etterspørsel som faller bort ved innføring av veibruksavgift for volum ut over innblandingskravet.

Mye ligger til rette for større norske industriprosjekter som tar i bruk ny teknologi for omdanning av skogbasert råstoff til avansert biodrivstoff. Tilgjengeligheten av slikt råstoff er svært god i Norge. Som høringsnotatet helt korrekt bekrefter, vil etterspørselen de første årene dekkes gjennom import av avansert biodrivstoff. Etter vårt syn er det nødvendig at etterspørselen etableres før selskaper vil beslutte å satse på større industriprosjekter for produksjon av avansert biodrivstoff i Norge. Med



forventet produksjonskapasitet vil hver biozin®-fabrikk dekke om lag 20% av den norske etterspørselen etter avansert biodrivstoff i 2030⁽¹⁾.

Det er i dag gode incentiver på plass for å sikre en høy andel av avansert biodrivstoff. Dagens ordning og en tydelig plan for opptrapping må ligge fast i et langsiktig perspektiv. Det vil gjøre at markedsrisikoen for planlagte prosjekter er akseptabel. Selskapene som vurderer å ta i bruk helt ny og miljømessige svært gunstig teknologi, vil selv måtte håndtere en betydelig teknologi- og finansiell risiko. For Biozin Holding AS dreier det seg om en investering på om lag 3,5 milliarder kroner for det første anlegget.

⁽¹⁾. Volumestimat iht «Klimakur 2030»