

Klima- og miljødepartementet

## **HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG TIL ENDRINGER I OMSETNINGSKRAVET FOR BIODRIVSTOFF**

Vi viser til høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet (KLD) med forslag til endringer i omsetningskravet for biodrivstoff. Naturvernforbundet avgir herved en kort uttalelse.

Naturvernforbundet, Framtiden i våre hender, Greenpeace og SABIMA sendte 4. mai i år et brev til KLD, som en respons på departementets invitasjon til å komme med innspill om samme tema. Innholdet i dette innspillet står ved lag og følger som vedlegg til denne uttalelsen.

Naturvernforbundet mener primært at omsetningskravet ikke må økes, da vi ikke har kontroll på at økt etterspørsel etter biodrivstoff globalt vil gi en reduksjon i klimagassutslipp, når vi tar hensyn til de indirekte arealbrukseffektene samt problematikken rundt karbondjeld ved bruk av saktevoksende skog som råstoff, jamfør nærmere begrunnelse i vedlegget. Videre vil også bruk av skogbaserte råstoff kunne gi betydelige utfordringer for naturmangfoldet.

Høringsnotatet viser at 85 prosent av omsatte biodrivstoff i Norge i 2015 var basert på raps og oppgir videre at slikt drivstoff gir 21 prosent høyere klimagassutslipp enn fossilt drivstoff, dersom EUs direktiv om indirekte arealbruksendringer legges til grunn.

Høringsnotatet skisserer to alternativ for å innfri nytt omsetningskrav, alternativ A og alternativ B, der alternativ B krever at en viss andel av omsetningskravet skal tilfredsstilles gjennom såkalt dobbelttallende biodrivstoff. Høringsnotatet viser at alternativ A vil føre til økte klimagassutslipp. Dette alternativet må derfor anses som helt uaktuelt, da økte klimagassutslipp ikke kan være hensikten med norsk klimapolitikk.

Subsidiært, dersom forutsetningen er at omsetningskravet skal økes, støtter vi alternativ B. Vi ber imidlertid om at det stilles strengere krav til dobbelttallende biodrivstoff. Vi mener at det er kun drivstoff produsert av avfall/rester som skal kunne telle med her, ikke drivstoff produsert av lignocellulosemateriale eller celluloseholdig materiale som ikke er avfall/rester. Et slikt krav mener vi er viktig for å dempe karbondjeldproblematikken fra saktevoksende skog og ellers for å redusere de potensielt negative konsekvensene for naturmangfoldet.

Videre er vi enige i at det bør sikres at bioetanol ikke fortrenses av biodiesel, som typisk har dårligere klimaregnskap.

Når det gjelder biogass, mener vi at det bør stimuleres sterkere til produksjon og bruk av dette. Klimaeffekten er god, og drivstoffet egner seg særlig godt for tyngre kjøretøy, der elektrifisering er vanskeligere. I tillegg har vi fortsatt et betydelig potensial til å produsere dette av norske avfallsressurser. Derfor virker det i utgangspunktet feil å ekskludere biogass fra omsetningskravet. Dersom EØS-regler gjør dette nødvendig, ber vi om at omsetningskravet settes lavere en 7 prosent, og at det isteden innføres en sterkere politikk for å fremme produksjon av biogass og bruk av dette i tyngre kjøretøy. Med tanke på lokal luftforurensing er også biogass noe bedre enn biodiesel.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz  
fagsjef

Vedlegg:

Felles innspill fra Naturvernforbundet, Framtiden i våre hender, Greenpeace og SABIMA til  
Klima- og miljødepartementet om økt omsetningskrav for biodrivstoff, datert 4. mai 2016

4. mai 2016

Klima- og miljødepartementet  
ved Tonje Hulbak Røland

## **INNSPILL TIL OMSETNINGSKRAV FOR BIODRIVSTOFF**

### **Innledning og hovedbudskap**

Vi viser til e-post datert 15. april fra Tonje Hulbak Røland i Klima- og miljødepartementet (KLD), der vi inviteres til å komme med innspill til departementets arbeid med å vurdere Stortingets anmodningsvedtak som ber regjeringen legge fram en plan for ytterligere opptrapping av omsetningskravet for biodrivstoff fram mot 2020. De fire organisasjonene Naturvernforbundet, Framtiden i våre hender, Greenpeace og SABIMA sender herved inn sine felles innspill.

Organisasjonene bak dette brevet konkluderer med følgende:

- En betydelig andel av biodrivstoffet som brukes i Europa, gir dårlig klimanytte og har andre negative miljømessige aspekter. Bruken av drivstoff med slike konsekvenser må snarest fases ut.
- KLD må sørge for at det utarbeides en metodikk som gjør at karbondioksidproblematikken blir tatt hensyn til når klimaeffekten av biodrivstoff skal beregnes. Dette er viktig for å hindre feilinvesteringer i biodrivstoffanlegg basert på skogressurser, som kan vise seg å ha lav klimanytte.
- Det er viktig at avfallsressurser utnyttes mer målrettet for å erstatte fossile produkter. Vi savner sterkere virkemidler for dette, blant annet for å oppnå økt utsortering av organisk avfall fra både husholdninger, industri og landbruk.
- KLD bør ta initiativ til at det utarbeides en helhetlig plan for hvordan de tilgjengelige bioressursene bør anvendes for at klimanytten blir størst mulig.
- Vi kan ikke nå se at det er grunnlag for å øke omsetningskravet for biodrivstoff utover dagens nivå. Førre-var-prinsippet forsterker denne konklusjonen.
- Hovedstrategien for å redusere klima- og miljøproblemene fra transport må være å redusere transportomfanget samt energibehovet og å elektrifisere så mye som mulig av det gjenværende energibehovet, i kombinasjon med økt bruk av biogass som erstatning for fossil energi.
- Det bør forskes videre på alternative drivstoff med lav klimapåvirkning og minimale negative konsekvenser for naturmangfold, landskap og andre miljøaspekter.

### **Økt etterspørsel kan gi økte klimagassutslipp**

Organisasjonene bak dette innspillet ber om varsomhet i spørsmålet om biodrivstoff. Det er betydelig usikkerhet forbundet med klimaeffekten av mye av drivstoffet som i dag brukes. Jo mer biodrivstoff som skal brukes, desto større sannsynlighet er det for at det globalt blir tatt i bruk mer biodrivstoff med dårlig klimaeffekt og/eller som har andre miljømessige og sosiale negative konsekvenser. Det økte omsetningskravet fra 1. januar 2016, som resulterte i økt bruk av palmeoljebasert drivstoff i Norge, er et eksempel på det. I tillegg kommer svært ofte produksjon eller høsting av råstoff for biodrivstoff i konkurranse med andre arealhensyn, som produksjon av mat eller bevaring av naturmangfold.

Det er viktig at mange typer særlig uheldige produksjonsformer av biodrivstoff (såkalt «førstegenerasjons») fases ut raskt. Dette gjelder globalt og ikke bare for Norge. Det er en fare for at økt bruk av biodrivstoff i Norge, uavhengig av om det stilles strenge bærekraftskrav her til lands, vil kunne øke bruken av klima- og miljømessig dårlig biodrivstoff, så lenge ikke andre land også stiller samme strenge krav. Det er ikke utenkelig at det «gode» drivstoffet går dit hvor det stilles strenge krav, mens det «dårlige» brukes andre steder.

Den europeiske paraplyorganisasjonen Transport & Environment har nylig publisert en rapport som viser at biodieselen i som forventes brukt i EU i 2020, vil gi 80 prosent høyere klimagassutslipp enn om fossil diesel hadde blitt brukt isteden.<sup>1</sup> Dette bør være en tydelig advarsel mot å øke etterspørselen etter biodrivstoff nå, så lenge ikke flere land med stor omsetning innfører strenge bærekraftskrav.

### **Norske skogressurser er ingen åpenbar løsning**

Produksjon av biodrivstoff fra norske skogressurser er trukket fram som en mulighet av flere aktører. Vi mener det er riktig å utnytte hogstavfall i form av grener og topper (såkalt «GROT») fra skogindustrien, så lenge det ikke fører til at grovere død ved («bult») eller andre fraksjoner med uheldige konsekvenser tas ut av skogen. Men vi vil advare mot å hogge skog med tanke på uttak av biomasse for energiproduksjon. Dette skyldes de særlige klimautfordringene som oppstår når den forholdsvis saktevoksende skogen brukes som råstoff, som gir såkalt «karbon gjeld» i mange tiår. Sammen med at en forholdsvis stor del av ressursene forsvinner i omdanningsprosessen fra råstoff til flytende drivstoff, fører dette til at mye CO<sub>2</sub> slippes ut, som det tar lang tid for skogen å hente tilbake. I mellomtida bidrar den frigitte mengden CO<sub>2</sub> til global oppvarming. Rapporten «Analyse av klimagassutslipp fra utnyttelse av skog til energiformål»<sup>2</sup> fra Norges vassdrags- og energidirektorat (2015) illustrerer utfordringene med klimagjeld tydelig. Det samme gjør rapporten «Skog som biomasseressurs» fra det daværende Klima- og miljødirektoratet (2011).<sup>3</sup>

Særlig skeptiske er vi til å øke hogsten av angivelige klimahensyn. Vi har fra før store utfordringer med å stanse tapet av biomangfold i skog, noe som er påpekt av Klima- og miljødepartementet som et sentralt mål som er krevende å nå. Økt hogst vil forsterke dette problemet vesentlig. Det er *ikke* faglig dekning for å øke hogsten uten at det får negative konsekvenser for naturmangfold, selv om noen hevder det.

Organisasjonene bak dette innspillet etterlyser en metodikk som gjør at karbon gjeld-problematikken blir tatt hensyn til når klimaeffekten av biodrivstoff skal beregnes, blant annet med tanke på å vurdere om drivstoffet tilfredsstillende minstekravet til reduksjon i klimagassutslipp for å kunne regnes som bærekraftig. Dette må få høy prioritet, slik at det ikke investeres stort, muligens også med offentlig støtte, i anlegg som produserer drivstoff med lav klimanytte.

Vi vil også påpeke at skogbruket gradvis bør legges om i mer bærekraftig retning, som blant annet innebærer mindre bruk av flatehogst og større satsing på skurtømmer framfor massevirke og mer satsing på andre treslag enn gran. Vi mener dette vil være gunstig både for å styrke skogen som karbonlager, for å ta vare på skogens verdifulle artsmangfold og opplevelsesverdi og for å kunne høste verdifulle materialressurser som klimamessig vil være sterkt å foretrekke framfor bruk av stål og betong.

<sup>1</sup> <https://www.transportenvironment.org/press/biodiesel%E2%80%99s-impact-emissions-extra-12m-cars-our-roads-latest-figures-show>

<sup>2</sup> [http://publikasjoner.nve.no/rapport/2015/rapport2015\\_17.pdf](http://publikasjoner.nve.no/rapport/2015/rapport2015_17.pdf)

<sup>3</sup>

[http://www.miljodirektoratet.no/no/Publikasjoner/Publikasjoner/2011/Februar/Skog\\_som\\_biomasseressurs/](http://www.miljodirektoratet.no/no/Publikasjoner/Publikasjoner/2011/Februar/Skog_som_biomasseressurs/)

## **Avfallsressurser må utnyttes, men har et moderat potensial**

Norges vassdrags- og energidirektorat har i rapporten «Bioenergi i Norge»<sup>4</sup> (2014) estimert tilgjengelige bioressurser i Norge. Avfallsressursene, unntatt fra skog, er anslått til å ha et realistisk potensial på 4,3–5,6 TWh. I tillegg er det estimert et realistisk potensial for utnyttelse av GROT etter hogst på 6,6 TWh, gitt dagens hogstvolum og driftsformer. (Dersom skogbruket legges om i mer bærekraftig retning, slik vi ønsker, kan dette potensialet bli mindre.) Legger vi til grunn at 40 prosent av energiinnholdet omdannes til flytende drivstoff, som kan framstå som et realistisk anslag i dag, vil disse avfallsressursene kunne produsere i underkant av 5 TWh flytende drivstoff.

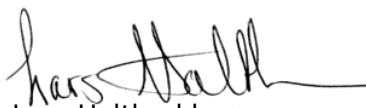
Til sammenlikning var Norges forbruk i 2014 av flytende drivstoff på vel 70 TWh innenlands og vel 80 TWh når vi også regner inn drivstoff som tankes i Norge for internasjonal skips- og flytrafikk.<sup>5</sup> (Det totale behovet for flytende drivstoff vil imidlertid reduseres dersom vi lykkes med å stanse trafikkveksten og elektrifisere en betydelig del av transporten.) I tillegg har Norge et forbruk av fossil gass og noe kull/koks til energiformål og industriproduksjon på til sammen vel 40 TWh, som gir klimagassutslipp og må reduseres.

Å utnytte de norske avfallsressursene er likevel viktig, da vi trenger bærekraftig råstoff for å erstatte fossil ressursbruk og redusere vår avhengighet av import av ressurser med usikker virkning på klima og bærekraft, sett i et globalt perspektiv. Som nevnt bør GROT-ressurser utnyttes så lenge det ikke øker det øvrige uttaket fra skog, eller feil fraksjoner tas ut. Videre bør det tas i bruk sterkere virkemidler for å hindre at organisk avfall fra både husholdninger, næringsliv og landbruk går til spille, blant annet gjennom strengere utsorteringskrav.

## **Mangler en helhetlig plan for bruk av bioressursene**

For at avfallsressursene skal bidra til å erstatte mest mulig fossile produkter, må de omdannes med høyest mulig virkningsgrad. Siden virkningsgraden for omdanning av biomasse til flytende drivstoff i dag er forholdsvis lav, kan det tenkes at avfallsressursene heller bør brukes til andre formål der virkningsgraden og dermed klimanytten er større. Det kan være seg i bioraffinerier som produserer mange ulike produkter (som av typen Borregaard i Sarpsborg), eller til andre industriformål. Vi mangler dessverre i dag en helhetlig plan for hvordan de tilgjengelige bioressursene som kan høstes på en bærekraftig og klimavennlig måte, bør anvendes for at klimanytten blir størst mulig.

Med vennlig hilsen



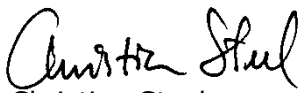
Lars Haltbrekken  
leder, Naturvernforbundet



Arild Hermstad  
leder, Framtiden i våre hender



Truls Gulowsen  
leder, Greenpeace Norge



Christian Steel  
generalsekretær, SABIMA

<sup>4</sup> [http://webby.nve.no/publikasjoner/rapport/2014/rapport2014\\_41.pdf](http://webby.nve.no/publikasjoner/rapport/2014/rapport2014_41.pdf)

<sup>5</sup> <http://www.ssb.no/energi-og-industri/statistikker/energibalanse/aar-endelige/2015-10-08?fane=tabell&sort=nummer&tabell=242124>