

Oslo, 23. april 2015
Deres ref.: 2015/164

Miljødirektoratet
post@miljodir.no

ØKT OMSETNINGSKRAV FOR BIODRIVSTOFF TIL VEGTRAFIKK – HØRING

Naturvernforbundet viser til høringsbrev datert 25. mars 2015 og avgir herved en uttalelse.

Hovedbudskap

Naturvernforbundet fraråder økt bruk av biodrivstoff før følgende er på plass:

- Mer kunnskap hvor mye biomasse som kan høstes på natur- og miljøforsvarlig måte, der klimaeffekten av høsting av saktevoksende skog tas med i betraktning
- En oversikt over hvordan biomassen kan brukes til å maksimere reduksjonen av klimagassutslipp, som angir hvilke bruksområder som vil gi størst utfasing av fossil energibruk per enhet biomasse

Inntil videre må derfor dagens omsetningskrav og avgiftsnivåer videreføres. Det bør likevel stimuleres til økt produksjon av biogass, og til at denne primært brukes til å erstatte diesel i tyngre kjøretøy.

Nærmere drøfting

Vi ser flere store utfordringer med økt bruk av flytende biodrivstoff. At dette kan skape økte matvarepriser og økt press på regnskog, har vært en del av debatten i flere år, noe som også har bidratt til innføring av bærekraftskriterier. Men også biodrivstoff basert på norske ressurser skaper utfordringer og gjør det nødvendig å stille kritiske spørsmål.

I debatten om norskprodusert biodrivstoff er bruk av norske skogressurser som råstoff aktuelt. De siste åra har det vært en intensivert debatt om klimaeffektene av å hogge og brenne biomasse fra saktevoksende, boreal skog. Foruten at opptak av CO₂ ved gjenvækst tar lang tid, ligger den langt største delen av karbonet i jorda, som kan forstyrres ved inngrep. Skogene er også livsviktige for et utall planter og dyr, og økt hogst og eventuelt uttak av f.eks. greiner og topper kan påvirke dette samt næringsbalansen i jorda negativt. Økt bruk av skogressurser til bioenergi kan derfor skape både klimamessige og naturvernmessige utfordringer. FNs klimapanel betrakter heller ikke forbrenning av biomasse som klimanøytralt.¹ Det overrasker oss derfor at konsekvensutredningen om økt omsetningskrav ikke drøfter klima- og naturkonsekvensene av eventuell økt uttak av biomasse fra boreale skoger for produksjon av biodrivstoff. Denne kunnskapen må på bordet.

Gitt at vi har en mengde skogbasert biomasse som kan brukes til å fase ut fossil energi eller fossile produkter, er det slett ikke opplagt at den bør brukes til å lage flytende drivstoff. Konverteringsprosessen er generelt energikrevende. Av energimengden som puttes inn i prosessen, vil bare 30–40 prosent være igjen i drivstoffet.² Et slikt energitap

¹ FNs klimapanel femte hovedrapport, arbeidsgruppe 3, kap. 11.13:

http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc_wg3_ar5_chapter11.pdf

² Rapporten «Bærekraftig biodrivstoff for luftfart», skrevet av Rambøll i 2013, oppgir en såkalt energikonverteringsfaktor på 0,34 (se side 141): <https://avinor.no/globalassets/konsern/miljo-lokal/miljo-og-samfunn/hovedrapport.pdf>

gjør at en mindre mengde fossil energi eller fossile produkter kan fases ut, enn om biomassen omdannes til innsatsfaktorer med lavere konverteringstap. Det er derfor viktig at biomassen brukes på formål som gir størst reduksjon i klimagassutslipp, og da må konverteringstapet være lavt. Å bruke biomassen i bioraffinerier som lager et sett av produkter som kan erstatte fossile, framstår som mer fornuftig ((jamfør Borregaards anlegg i Sarpsborg, som også produserer noe etanol, men i små mengder). Det er også ønskelig å bruke biomassen til andre formål med lav konverteringsgrad, som til varmeproduksjon og som reduksjonsmidler i industrien. Vi savner derfor en helhetlig plan som viser hvordan biomassen kan brukes til å maksimere reduksjonen av klimagassutslipp.

I sum er det derfor høyst uklart om produksjon av biodrivstoff fra saktevoksende skog i det hele tatt gir reduserte klimagassutslipp.³

Når det gjelder lokal luftkvalitet, viser konsekvensutredningen at bruk av biodiesel gir høyere utslipp av nitrogenoksider (NO_x) enn vanlig diesel. Vi må derfor minne om at utfordringene på lokal luftkvalitet er store i flere byområder. Vi kan ikke se at økt bruk av biodiesel i byområdene er forenelig med disse utfordringene.

Rapporten «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk»⁴ viser at vegtrafikken i stor grad betaler for lite av sine kostnader. Vegbruksavgiften skal i utgangspunktet dekke disse kostnadene, utover klimakostnaden. Rapporten viser at avgiftene på bensin og diesel i gjennomsnitt burde være hhv. 2,49 og 5,34 kroner høyere enn i dag, målt per liter drivstoff, for at vegtransporten skal betale sine marginale eksterne kostnader. Å senke eller fjerne CO₂-avgiften for biodrivstoff mener vi blir feil, både fordi vegbruksavgiften ikke handler om klima, og fordi klimaeffekten av biodrivstoff er usikker.

Dersom det på sikt vil være forsvarlig, av hensyn til klima og natur, å øke bruken av biodrivstoff, mener vi at dette primært bør innføres gjennom omsetningspåbud. Det er et styringseffektivt virkemiddel, som gjør det mulig å tilpasse volumet til det som anslås å være mulig å produsere på bærekraftig og klimavennlig måte. I tilfelle lavinnblanding kan føre til økte helseproblemer, er det viktig å ta hensyn til dette.

Økt bruk av biogass har etter vårt syn en stor positiv miljønytte. Økt produksjon av biogass må stimuleres, og gassen bør brukes der det foreligger få alternativer, altså primært i tyngre kjøretøy, eventuelt også i kraft-varme-produksjon, men definitivt ikke gjennom direkte forbrenning til varmeproduksjon, da det for slike formål foreligger flere gode alternativer. For å stimulere til økt bruk av biogass vil avgiftsfritak fortsatt være et bra virkemiddel.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz
fagsjef

³ Artikkel på forskning.no: <http://forskning.no/skog-skogbruk/2013/10/biobrensel-mindre-klimavennlig-enn-antatt>

Ny rapport fra Norges vassdrags- og energidirektorat:
http://publikasjoner.nve.no/rapport/2015/rapport2015_17.pdf

⁴ <https://www.toi.no/publikasjoner/marginale-eksterne-kostnader-ved-vegtrafikk-article32786-8.html>