



Miljødirektoratet

FORSLAG TIL OMSETNINGSKRAV FOR AVANSERT BIODRIVSTOFF TIL IKKE-VEIGÅENDE MASKINER OG ØKT OMSETNINGSKRAV TIL VEITRAFIKK

Vi viser til høringsforslaget om økt omsetningskrav for biodrivstoff og avgir her noen prinsipielle innspill.

Naturvernforbundet vil understreke behovet for å fase ut fossil energibruk. Primært bør dette gjøres gjennom energieffektivisering og elektrifisering, men også avfallsbasert biogass kan egne seg godt, særlig i tyngre kjøretøy. Flytende biodrivstoff er mer problematisk, da dette er en internasjonal handelsvare med stor variasjon i klima- og miljøfotavtrykket. Noen typer biodrivstoff produseres av avfallsressurser må få alternative anvendelser gjennom en energieffektiv prosess, mens andre typer drivstoff bruker råstoff med tvilsom eller usikker effekt på klima, natur og andre miljøforhold og/eller har en ineffektiv produksjonsprosess med stort energitap. Globalt går det også med betydelige ressurser og landarealer til å lage biodrivstoff som alternativt kunne vært brukt til matproduksjon, noe som ikke er bærekraftig.

Strengt klima- og bærekraftskrav til biodrivstoffet som omsettes, er bra og viktig. Men vi kommer ikke utenom at det ikke bare er Norge, men hele verden, som skal fase ut fossil energibruk raskt. Det kan fort ende med at det «gode» drivstoffet havner der hvor det stilles strenge krav, mens det fortsatt er nok av kjøpere som ikke stiller strenge krav, og at økt omsetning av biodrivstoff i Norge dermed kan føre til økt bruk av det «dårlige», til tross for at norske myndigheter stiller strenge krav. Miljøgevinsten blir dermed ikke nødvendigvis positiv.

Det er heller ikke slik at avansert biodrivstoff er uproblematisk. Økt produksjon av biodrivstoff basert på norske skogressurser kan skape nye utfordringer i form av redusert opptak og lagring av karbon i skogene og økt press mot naturmangfoldet. Med de miljøutfordringene vi ser i skogbruket, mener vi at det ikke er forsvarlig å øke hogsten.

Samtidig er det slik at bioressursene kan brukes til mange formål. Det er ikke nødvendigvis slik at bioressurser bør brukes til produksjon av flytende biodrivstoff, der produksjonsprosessen gjerne fører til et betydelig energitap. Men med sterke virkemidler som fremmer bruk av biodrivstoff, vil ressursene kunne allokteres her framfor til formål som kan gi en bedre klimaeffekt.

Vi trenger en helhetlig plan for bioressursene, som sier noe om hvor mye som kan høstes innen bærekraftige og klimavennlige rammer, og som også sier noe om hva disse bioressursene helst bør brukes til for å maksimere miljøgevinsten. Inntil denne planen foreligger, er vi skeptiske til at omsetningskravet for biodrivstoff økes.

Vi er kjent med at en del aktører ønsker virkemidler som stimulerer til økt bruk av biodrivstoff utenom omsetningskravet, og gjerne slik at aktørene kan godskrive en klimagevinst av dette. Naturvernforbundet vil advare mot dette. Gjennom omsetningskravet kan myndighetene styre volumet, sett i lys av global tilgang til klimavennlige og bærekraftig ressurser samt behovet for å styre bioressursene til riktige formål. Det er også viktig at virkemidlene stimulerer næringslivet og andre aktører til å gjøre større omlegginger som gir mindre transportbehov, mer energieffektiv transport og overgang til elektriske løsninger – ikke til å øke bruken av knappe bioressurser, som kan resultere i et nullsumspill der mindre mengder ressurser blir tilgjengelige til formål som kan gi en bedre klima- og miljøgevinst. Så vidt vi forstår, er det fortsatt slik at myndighetene ikke kan stille like strenge krav til biodrivstoff omsatt utenom omsetningskravet sett i forhold til biodrivstoff som inngår omsetningskravet. Dette er enda et tungtveiende argument som taler mot å stimulere bruken av biodrivstoff utenom omsetningskravet.

For øvrig er det kanskje mer hensiktsmessig på sikt å operere med omsetningskrav oppgitt i volum biodrivstoff og ikke som andel av omsatt mengde drivstoff. Gitt at det er forsvarlig å allokere en viss mengde biomasse til produksjon av biodrivstoff, vil behovet for å justere innblandingsprosenten bortfalle etter hvert som omsatt mengde flytende drivstoff forhåpentlig reduseres.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz
fagsjef