

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Deres dato: 06.04.20
Deres ref.: 15/63
Vår ref.: 328.21
Vår dato: 19.05.20

Høring om endring av produktforskriften – endringer i omsetningskravet

Drivkraft Norge viser til Klima- og miljødepartementets (KLD) høringsnotat datert 6. april om forslag til endring av produktforskriften.

Drivkraft Norge er bransjeorganisasjonen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. På vegne av våre medlemmer Circle K Norge AS, Esso Norge AS, St1 Norge AS, Uno-X Energi AS og Preem Norge AS, sender vi med dette våre høringsinnspill til forslaget. Våre medlemmer står for 95 % av drivstoffmarkedet i Norge.

Drivkraft Norges medlemmer ønsker å bidra aktivt for at Norge skal bli et lavutslippssamfunn ved å øke andelen fornybart i drivstoffproduktene som bransjen tilbyr. Vi er positive til å øke omsetningskravet til 22,3 % fra 1. juli 2020, og øke andelen med avansert biodrivstoff til 6,1 %. Bransjen mener at økningene må skje ved en langsiktig og gradvis opptrapping mot 2030, med varslede tidspunkter underveis for å vurdere tilgang og teknologisk utvikling. Kravet for 2021 bør holdes på samme nivå som for 2. halvår 2020, samtidig med at myndighetene i samarbeid med bransjen utarbeider en forutsigbar lineær opptrappingsplan fram mot 2030. Videre må definisjonen av avansert biodrivstoff være slik den er innrettet i dag. En innsnevring av hvilke råstoffer som kommer inn under definisjonen vil gjøre det betydelig mer krevende å oppfylle delkravet til avansert biodrivstoff. Bransjen tar videre til orde for å utarbeide et felles omsetningskrav for både veitrafikken og ikke-veigående kjøretøy og maskiner. Dette vil sikre økt bruk av fornybart drivstoff. På sikt ønsker vi å erstatte omsetningskravet med reduksjonsplikt, der alle fornybare drivstoffer inngår. Det er et tiltak som er direkte rettet mot det som er målet; å redusere de globale klimagassutslippene.

Generelt

Det er positivt at miljømyndighetene legger til grunn massebalanseprinsippet for oppfyllelse av omsetningskravet. Det sikrer nødvendig fleksibilitet for oppnåelse av kravet.

Forslagene til endringene i produktforskriften kommer av Stortingets vedtak om å øke omsetningskravet for biodrivstoff til veitrafikken fra og med 1. juli 2020, for å sikre at volumet med biodrivstoff til veitrafikken ikke blir lavere i 2020 enn i 2019 etter at det innføres veibruksavgift på alt biodrivstoff, også det som omsettes over omsetningskravet. Endringene i produktforskriften skal skje samtidig med endring i særavgiftsforskriften. Der foreslås det å

gjøre alt biodrivstoff avgiftspliktig fra og med 1. juli 2020, til motsetning av dagens regelverk der hovedregelen er at biodrivstoff er unntatt avgiftsgrunnlaget, bortsett fra det volumet som medgår til oppfyllelse av omsetningskravet.

Dette høringsinnspillet vil først og fremst vurdere endringsforslagene av produktforskriften:

1. Felles rapportering til MDIR for 1. og 2. halvår 2020 mht. oppfyllelse av omsetningskravet (31. mars 2021). Rapporteringen deles i to; ett for hvert av halvårene. Det som omsettes over omsetningskravet i 1. halvår 2020 skal inngå i oppfyllelse av omsetningskravet for 2. halvår 2020.
2. Det generelle omsetningskravet økes fra 20 % til 22,3 % fra 1. juli 2020. Delkravet til avansert biodrivstoff økes fra 4 % til 6,1 % fra 1. juli 2020. Fra 1. januar 2021 foreslås det å enten holde både det generelle kravet og delkravet til avansert biodrivstoff på samme nivå som for 2. halvår 2020, eller å øke det generelle kravet til 28,5 % og delkravet til avansert biodrivstoff til 11 %.

Innføring av nytt avgiftsopplegg fører til separate rapporteringer mht. omsetningskravet for 1. og 2. halvår 2020

Når alt biodrivstoff blir avgiftspliktig fra 1. juli 2020, er Drivkraft Norge positiv til forslaget om at biodrivstoff som selges over omsetningskravet 1. halvår 2020 skal innlemmes til oppfyllelse av omsetningskravet i 2. halvår. Dette vil sikre bransjen bedre fleksibilitet for å møte økt krav fra 1. juli 2020. Drivkraft Norges medlemmer er innforstått med at en slik innretting fører til at rapporteringen til Miljødirektoratet 30. mars om oppfyllelse av omsetningskravet må deles for hvert av de to halvårene. Biodrivstoff som rapporteres for 1. halvår 2020 avgiftsbelegges etter gjeldende regelverk der biodrivstoff omsatt over omsetningskravet er unntatt avgifter, mens fra 2. halvår blir alt biodrivstoff avgiftspliktig veibruksavgift.

Drivkraft Norge vil imidlertid understreke at det volumet som overføres fra 1. halvår til oppfyllelse av omsetningskravet i 2. halvår også må oppfylle EUs bærekraftskriterier hvis det skal kunne telle med i oppfyllelse av omsetningskravet. Slik regelverket er innrettet i 1. halvår 2020, er det ikke krav om at biodrivstoff som omsettes over kravet skal oppfylle EUs bærekraftskriterier. Vi kan ikke se at dette er omtalt i Miljødirektoratets høringsnotat.

Økning i omsetningskravet

Drivkraft Norge anbefaler 22 % omsetningskrav for både 2. halvår 2020 og 2021

Myndighetenes høringsnotat har to ulike modeller for økt omsetningskrav. Begge innebærer å øke det generelle kravet til 22,3 % og delkravet til avansert biodrivstoff til 6,1 % fra og med 1. juli 2020. Dette nivået foreslås enten å beholdes fra 1. januar 2021 eller at det økes til 28,5 %, med et delkravet til avansert biodrivstoff på 11 %. Dette betyr at avansert biodrivstoff vil dekke 22 %-poeng av det generelle omsetningskravet på 28,5 %, dvs. at muligheten til å bruke konvensjonelt biodrivstoff reduseres ytterligere i forhold til 2. halvår 2020. Dette for å

sikre mest mulig biodrivstoff med høy klimaeffekt og lav avskogingsrisiko, samt for å unngå fortrenging av matproduksjon.

Drivstoffbransjen er positiv til å øke bruken av bærekraftig biodrivstoff slik at klimagassutslippene fra veitrafikken kan reduseres ytterligere. Bransjen er positive til å øke omsetningskravet fra 1. juli til 22,3 % (etter dobbelttelling), samtidig med at delkravet til avansert biodrivstoff settes til 6,1 % (før dobbelttelling). Dette er nivåer Drivkraft Norges medlemmer mener er overkommelig ut ifra dagens markedssituasjon. Det er verdt å minne om at i 2019 var omsetningskravet på 12 % (etter dobbelttelling), hvorav delkravet til avansert biodrivstoff utgjorde 2,25 % (før dobbelttelling). Det betyr at delkravet til avansert nærmest blir tredoblet fra 31. desember 2019 til 1. juli 2020.

Drivkraft Norge mener videre at nivået på både omsetningskrav og delkrav til avansert biodrivstoff bør holdes på samme nivå fra 1. januar 2021 som det legges opp til for 2. halvår 2020. Konsekvensvurderingen fra MDIR viser at en økning av delkravet til 11 % vil utgjøre 12 % av det globale tilbudet av avansert biodrivstoff. En andel som er langt over det som er Norges andel av globalt forbruk av flytende drivstoff til veitrafikken.¹ En økning til 11 % fra 1. januar 2021 er nesten en femdobling av delkravet i løpet av ett år.

Våre medlemmer er positive til økning av generelt krav og delkrav til avansert biodrivstoff fram mot 2030, men dette bør gjøres mer gradvis enn det som det legges opp til i endringsforslagets alternativ med høy avansertandel. En gradvis lineær opptrapping, med sjekkpunkter underveis for å avstemme kravet med teknologiutvikling og tilgang på relevant biodrivstoff, vil sikre bransjen mulighet for nødvendige tilpasninger samt til å harmonisere innkjøp med tilbudet i markedet. Det må også tas hensyn til at sluttbruker kommer til å stå overfor økte kostnader ved at biodrivstoff generelt, og avansert biodrivstoff spesielt, er dyrere enn alternativet.

Drivkraft Norge syns derfor det er litt underlig at Klimakur 2030 legger opp til en gradvis opptrapping, mens samme myndigheter kort tid etterpå foreslår en betydelig økning i 2021 sammenliknet med hva de la til grunn i Klimakur 2030. Drivkraft Norge mener at Klimakurs prinsipp for opptrappingsplan bør danne grunnlaget for utarbeidelse av en langsiktig og forutsigbar plan for økt bruk av bærekraftig biodrivstoff.

Vi ønsker derfor å komme i dialog med myndighetene om en forutsigbar og langsiktig plan med mål om 40 % i 2030.

Drivkraft Norge mener at en opptrappingsplan fram mot 2030 bør utarbeides ut ifra følgende prinsipper:

- Gradvis og lineær opptrapping til 40 % i 2030
- All opptrapping fra dagens nivå gjøres med avansert biodrivstoff

¹ Noe som for så vidt Norge allerede har, ved at avansert biodrivstoff utgjorde 6 % av drivstoffomsetningen i 2019. Det tilsvarer om lag 5-6 % av verdens globale tilbud av avansert biodrivstoff.

- Samtidig bør muligheten til å bruke konvensjonelt biodrivstoff innenfor omsetningskravet henge sammen med EUs krav fra det reviderte fornybardirektivet. Konvensjonelt biodrivstoff, som skal ha lav avskogingsrisiko, skal gradvis erstattes med økt krav til avansert biodrivstoff.
- Det må etableres sjekkpunkter underveis for å justere krav mht. nytt regelverk, teknologisk utvikling og tilgang til relevante biodrivstoffer.

Krav må justeres med eventuelle endringer i regelverk og virkemidler

Høringsnotatet er inne på flere problemstillinger, uten at det foreslås endringer i produktforskriften. Drivkraft Norge tolker dette som at myndighetene ønsker å flagge problemstillinger de ønsker å komme nærmere tilbake til ved en senere anledning, i samarbeid med bransjen og andre berørte parter. Drivkraft Norge setter pris på å bli informert om dette slik at vi kan forberede våre fremtidige innspill best mulig.

Flere av er også tatt opp i Klimakur 2030, der vi har kommet med eget høringsinnspill.

Vurderinger av definisjon av avansert biodrivstoff

I Norge er avansert biodrivstoff definert ut ifra EUs fornybardirektivets annex IX del A (rester og avfall) og del B (brukt matolje og animalsk fett). I EU er definisjonen begrenset til del A for oppfyllelse av fornybarmålet. Miljødirektoratet mener at del B har en høyere egenverdi og kan ha høyere ILUC-risiko enn del A. Miljødirektoratet tar dermed opp eventuelle endringer av definisjon på avansert biodrivstoff, og hvordan man skal bruke dobbelttelling for å fremme avansert biodrivstoff. Det lanseres tre ulike måter å fremme del A fremfor del B:

1. Introdusere et tak på hvor mye del B kan telle i delkravet til avansert biodrivstoff eller i det generelle omsetningskravet.
2. Delkravet til avansert omfatter kun del A
3. Endre dobbelttelling slik at del A teller med enn del B

Miljødirektoratet understreker selv at slike vurderinger må konsekvensvurderes og varsles i god tid. Drivkraft Norge er enig i dette, og at det er viktig å involvere bransjen i starten av en slik prosess.

Drivkraft Norge anser det som viktig å beholde del B innenfor definisjonen på avansert biodrivstoff. En ekskludering av del B fra definisjonen vil redusere tilgangen til avansert biodrivstoff betraktelig, samt gi ytterligere stimulans til økte kostnader for sluttbruker, i og med at del A er ansett som betydelig dyrere enn del B. En fjerning av del B fra definisjonen av avansert biodrivstoff må i så fall følges opp med en reduksjon i kravet til bruk av avansert biodrivstoff, slik at vi ikke ender opp med et krav som opprinnelig var dimensjonert til hva som er av tilgjengelig volum av både del A og B.

Det er videre viktig at definisjonen av avansert biodrivstoff er åpen for nye biodrivstoffer og andre fornybare drivstoffer som vil komme som følge av teknologiutvikling og nye råstoffer som ikke er kjent i dag.

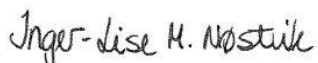
Avslutning

Drivkraft Norge støtter forslaget om at biodrivstoff som omsettes over omsetningskravet 1. halvår 2020 skal brukes til å oppfylle omsetningskravet fra 2. halvår. Vi mener også at det er positivt at rapportering mht. omsetningskravet for de to halvårene i 2020 gjøres samlet 31. mars 2021, der rapporteringen legger til grunn hva som er avgiftspliktig biodrivstoff 1. halvår 2020.

Drivkraft Norge mener det er rom for å øke omsetningskravet til 22,3 % fra 1. juli 2020, der delkravet til avansert biodrivstoff økes til 6,1 %, men vi er imot å øke omsetningskravet fra 1. januar 2021 til 28,5 %. Vi anbefaler å holde nivået fra 2. halvår 2020 i 2021. For å sikre en forutsigbar innfasing av mer biodrivstoff, bør myndighetene i samarbeid med utarbeide en langsiktig lineær opptrappingsplan fram mot 2030. Drivstoffbransjen mener videre at definisjonen av avansert biodrivstoff ikke må innsnevres fra slik den er i dag, og at den tar hensyn til eventuelle nye relevante råstoffer. En reduksjon av relevante råstoffer til oppfyllelse av avansertkravet må i så fall følges opp med en tilsvarende reduksjon i kravet slik at kravet harmoniseres med tilgjengelig volum.

I vårt innspill til Klimakur 2030 fremmer Drivkraft Norge forslag om å innføre et felles omsetningskrav for veitrafikken og ikke-veigående kjøretøy (anleggsgas), samt å utrede innføring av reduksjonsplikt til erstatning for dagens omsetningskrav, der alle fornybare drivstoffer inngår. Begge tiltakene vil føre til en mer kostnads- og styringseffektiv biodrivstoffpolitikk der flere sektorer blir stilt overfor krav om bruk av biodrivstoff samt der kravet til bruk av fornybart drivstoff knyttes direkte til det som er målet; å redusere de globale klimagassutslipp.

Med vennlig hilsen
[Drivkraft Norge](#)



Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær