

Olje- og energidepartementet
verdiskaping@oed.dep.no

Deres dato: 12.11.20
Deres ref.:
Vår ref.: 32824/EG
Vår dato: 10.12.20

Innspill til stortingsmelding om energi

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi. Våre medlemmer omsetter om lag 95 % av alt drivstoff i Norge og er i endring fra kun å levere fossilt drivstoff, til å levere stadig mer fornybar energi. Det omsettes rundt 8 milliarder liter årlig i Norge. Av dette går rundt halvparten til veitrafikken.

Like vilkår bidrar til effektiv energipolitikk

Drivkraft Norge mener at det er sentralt at en energimelding ser på hele energikjeden, og hva som er den mest effektive bruken av de ulike energibærerne. Den kommende energimeldingen bør kartlegge mulighetene for produksjon av fornybar energi og energibærere i Norge. Energipolitikken må være helhetlig der energiforsyning, miljø og næringsutvikling sees i sammenheng med hvor og hvordan de ulike energibærerne er mest klima- og kostnadseffektive. Energimeldingen må derfor se på både produksjonsleddet og forsyningsleddet/infrastrukturen for å få best mulig bruk av fornybar energi. For å fremme produksjon og bruk av fornybare energibærere, er det nødvendig at man har så teknologinøytrale virkemidler som mulig, som sikrer likest mulige vilkår for de ulike energibærerne. Dette vil bidra til at markedet tilpasser produksjon og bruk av energien mest mulig effektivt. Ulike teknologier har imidlertid ulik modenhet, og dermed ulike behov for egne ordninger i en innledende fase.

Biodrivstoff kommer til å være en langvarig løsning

Bruken av fornybare energibærere har vært klart størst innen veitransporten. For å øke bruken ytterligere, har Drivkraft Norge lagt fram en opptrappingsplan for veitrafikken til 40 % i 2030, og bransjen har som mål om å bli klimanøytral innen 2050.

Bruken av biodrivstoff og elektrisitet har økt betraktelig siden siste energimelding kom i 2016. Mye takket være økende omsetningskrav med avgiftsinsentiver for biodrivstoff og gunstige ordninger for kjøp av el- og hydrogenbiler. I 2015 ble det omsatt rundt 180 millioner liter bærekraftig biodrivstoff. I 2019 var dette økt til 640 millioner liter. Antall elbiler økte i samme periode fra 73 000 til 268 000. Andelen fornybar energi til veitrafikken har økt fra 4 % i 2015 til 16 % i 2019, hvorav biodrivstoff utgjorde over 80 % av fornybarandelen.

Norsk produksjon av avansert biodrivstoff basert på avfall fra blant annet skogsbruk og treindustri kan gi en betydelig vekst for en grønn høyteknologisk næring, med tilhørende arbeidsplasser og verdiskaping. En slik næring vil ha en lang norsk verdikjede fra råstoff til

sluttbruker. Det vil gi store ringvirkninger til tilknyttede næringer. I Norge produseres det om lag 140 millioner liter bærekraftig biodrivstoff årlig, hvorav 20 millioner liter er avansert. Det er konkrete investeringsplaner med samlet produksjonskapasitet på om lag 300 millioner liter avansert biodrivstoff. Til sammenlikning produseres det i dag rundt 1 milliard liter biodrivstoff i Sverige og Finland, med planer som kan tredoble kapasiteten. Økt innenlandsk produksjon vil kunne møte et voksende nasjonalt og internasjonalt marked for avansert biodrivstoff. Langsiktige og forpliktende politiske målsetninger med et økende innenlandsk marked vil bidra til å redusere investeringsrisikoen. En langsiktig opptrappingsplan, og en overgang til reduksjonsplikt er relevante tiltak for å sikre dette.

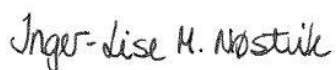
Store deler av nyttetransporten (tungtransporten, anlegg, skip og fly) vil ikke være egnet for elektrifisering. I dag omsettes det over 4 milliarder liter drivstoff til disse. Potensialet for økt bruk av avansert biodrivstoff fra disse segmentene er dermed stort. Samtidig vil det være et kostnadseffektivt klimatiltak. Personbilmarkedet er i gang med å bli elektrifisert. Etablering av hurtiglading møter mange barrierer som høye anleggsbidrag, lange søkeprosesser for etablering og et tariffsystem som ikke tar tilstrekkelig hensyn ladebransjens behov. Dette er barrierer som kan reduseres ved bedre tilrettelagte virkemidler.

Kartlegg potensiale for andre fornybare drivstoffer også

Det pågår samtidig en betydelig teknologiutvikling for produksjon og bruk av biogass, syntetiske drivstoffer, e-fuels, ammoniakk og hydrogen. Alle er relevante fornybare energibærere for både transport og industri. Energimeldingen bør vurdere hva som skal til for å sikre produksjon og bruk av overnevnte fornybare energibærere da alle trengs for å oppnå vedtatte klimamål. Det bør kartlegges hvilke barrierer de enkelte energibærerne står overfor. Norge har allerede betydelig kompetanse rundt produksjon av hydrogen, ammoniakk og etter hvert biogass. For å få fart på utviklingen, er det nødvendig med noen konkrete mål, slik som det er gjort for biodrivstoff gjennom omsetningskravet og med mål om elektrifisering av veitrafikken i NTP-målene. Noen fornybare drivstoffer kan benyttes i den allerede etablerte infrastrukturen. For andre er det nødvendig at infrastrukturen er utbygd i forkant. Det er viktig å se ulike transportsegmenter i en helhet, slik at infrastrukturen oppnår stordriftsfordeler. Offentlige anskaffelser kan bidra til å oppnå en kritisk masse, sammen med tilrettelagte virkemidler for produksjon av overnevnte energibærere. Etablering av lokale markeder vil kunne være med på å drive lokal produksjon, som igjen kan utvikles til å dekke større markeder.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)



Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær