

Olje- og energidepartement
postmottak@oed.dep.no

Deres dato: 15.07.21
Deres ref.: 21/1362
Vår ref.: 35/BKS/EG
Vår dato: 01.09.21

Høringsinnspill til forslag til revidert fornybardirektiv

Det vises til høringsbrev datert 15. juli 2021 om EU-kommisjonens forslag til revidert fornybardirektiv av 14. juli 2021.

Drivkraft Norge representerer selskapene som selger flytende drivstoff og energi, og våre medlemmer står for rundt 95 prosent av drivstoffomsetningen i landet. Vi er positive til at Norge følger utformingen av EUs regelverk, og nasjonalt regelverk tilpasses Europas grønne giv og unionens egen målsetning om 55 prosent utslippskutt innen 2030. Drivkraft Norge synes det er positivt at norske myndigheter følger det videre arbeidet i EØS-sammenheng.

Norge må følge EU i å innføre reduksjonskrav

Det reviderte fornybardirektivet (RED III) legger opp til et krav om 13 prosent reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. Reduksjonseffekten ved bruk av fornybare energibærere skal beregnes gjennom utslipp over drivstoffets livsløp (LCA). Det betyr at det skal tas hensyn til det globale klimaavtrykket av energibærerne brukt til transport.

Videre ser vi at det foreslås å innføre en mekanisme for å fremme elektromobilitet ved at salg av strøm til elbiler fra offentlige ladepunkter gir en «kreditt» som kan selges til drivstoffomsetterne. Det er viktig at utformingen av dette kredittmarkedet henger sammen med hvordan tilsvarende mekanismer for flytende fornybart drivstoff er utformet.

Overnevnte forslag fra EU ligger tett opp til Drivkraft Norges ønske om å innføre reduksjonsplikt i Norge, slik det er i Sverige. Forskjellen fra den svenske modellen er at vi mener at alle fornybare energibærere må med i en reduksjonsplikt, slik at virkemiddelet blir mest mulig teknologinøytralt ved at alle fornybare energibærere kan brukes til å oppnå ønsket reduksjon av klimagassutslipp. Norge bør derfor støtte opp om EUs ønske om å utvikle en reduksjonsplikt der energien livsløpsutslipp ligger til grunn. I tillegg bør norske myndigheter selv utrede hvordan dagens omsetningskrav for biodrivstoff skal erstattes med en nasjonal reduksjonsplikt.

Vi trenger alle fornybare energibærere – elektrifisering er ikke nok

Drivkraft Norge mener at det er fornuftig å gi insentiv til økt bruk av avansert biodrivstoff, ved å trappe opp andelskravet til transportsektoren til 2,2 % i 2030. Det er logisk at fornybare energibærere ikke har en multiplikator (dobbelttelling) slik det er i dag, nå som det legges opp til en overgang til et reduksjonskrav. Vi savner imidlertid beskrivelse av tiltak som skal

bidra til å sikre økt produksjon av avansert biodrivstoff, slik at det bidrar til å dekke delmålene for økt bruk av bærekraftig drivstoff til veitrafikk, anleggsbransjen, luftfart og maritim sektor. Biodrivstoff vil i mange tilfeller være det mest kostnadseffektive klimatiltaket, ved at det kan brukes i eksisterende kjøretøyteknologi og gi umiddelbar reduksjon av klimagassutslipp. Drivkraft Norge stiller seg bak tiltak som fremmer produksjon og bruk av bærekraftige syntetiske drivstoffer (RFNBO) med god klimaeffekt. EU foreslår at syntetiske drivstoffer og hydrogen skal utgjøre 2,6 % innen 2030. I dag er det svært begrenset volum med slike energibærere. For å sikre god klimaeffekt av syntetiske drivstoffer, er det av EU foreslått en nedre grense på 70 % klimaeffekt i et livsløpsperspektiv.

Det må en massiv produksjonsutbygging til for å nå målene over, der blå hydrogen ved hjelp av CCS må anerkjennes som en ønsket energibærer ved siden av grønt hydrogen. Utvikling av verdikjeden for blå hydrogen vil i tillegg bidra til viktig videreutvikling av norsk kompetanse fra olje- og gasssektoren ved utvikling av blant annet karbonfangst.

I dag er de mest reelle fornybare drivstoffene bærekraftig biodrivstoff og biogass. Det er viktig at norske myndigheter understreker at økt produksjon og bruk av avansert fornybart drivstoff også må prioriteres for å treffe ønskede klimamål. Disse energibærerne vil også kunne bidra til å redusere utslippene fra industrien ved blant annet økt bruk biogass, som også omfatter BioLPG.

Drivkraft Norge ser også at elektrifisering og økt bruk av hydrogen framheves som hovedtiltak for å redusere utslippene fra veitrafikken, og at flytende fornybart drivstoff som avansert biodrivstoff og syntetiske drivstoffer skal forbeholdes transportsektorer som ikke like lett kan elektrifiseres. Dette gjelder spesielt luftfart og maritim sektor. Drivkraft Norge vil understreke at EU selv anslår at av 280 millioner personbiler i 2030 vil rundt 30 millioner være elbiler. Det vil dermed være betydelig behov for flytende fornybart drivstoff for å sørge for rask og effektiv reduksjon av klimagassutslippene i veitrafikken også.

CO₂-utslippskravene er ikke teknologinøytrale

Drivkraft Norge stiller videre spørsmål om definisjonen av nullutslippskjøretøy (el og hydrogen) er tilstrekkelig vurdert. I en livsløpsvurdering bør også strømmens og hydrogenets opprinnelse vurderes. I Europa har elektrisiteten som kjent fremdeles betydelig andel med fossil energi og kjernekraft. Norges tilknytning til det europeiske kraftmarkedet gjør også at vi bruker europeisk miks, hvis det ikke er knyttet opprinnelsesgarantier til den strømmen vi forbruker. Dette henger videre sammen med hvordan CO₂-kravene for nybilproduksjon er beregnet i Fit for 55. Der tas det ikke hensyn til at en økende andel av det flytende drivstoffet er fornybart. For å få en reell vurdering av nybilflåtens CO₂-reduksjon bør energimiksens opprinnelse ligge til grunn, ikke en antakelse om at alle biler med forbrenningsmotor kjører på 100 % fossilt drivstoff. Norske myndigheter bør bidra til at fornybart flytende drivstoff blir mest mulig sidestilt med andre fornybare energibærere, slik at man får en mest mulig teknologinøytral og effektiv innretning av hvordan utslippene bør reduseres. Dette vil også bidra til positive signaler for økt produksjon av bærekraftige fornybare energibærere som biogass og biodrivstoff.

Drivkraft Norge mener at revideringen av fornybardirektivet vil gjøre direktivet til et viktig instrument for en mer effektiv dekarbonisering. Ved å vektlegge livsløpsutslipp og teknologinøytralitet kan Fit for 55 bidra til å nå klimamålene på en mer styrings- og kostnadseffektiv måte. Dette vil bidra til en videre utvikling av flytende fornybart drivstoff, herunder biodrivstoff, syntetisk drivstoff av ikke-biologisk opphav og biogass, i tillegg til andre fornybare energibærere som elektrisitet og hydrogen.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Bjørn-Kristian Svendsrud
Fagsjef

Einar Gotaas
Fagsjef