

Jernbanedirektoratet  
post@jernbanedirektoratet.no

Deres ref.: sak 20230091  
Vår ref.: 2.8-01-23 aw  
Vår dato: 09.11.2023

## Høring KVU GREEN, sak 20230091

Det vises til Jernbanedirektoratets høring av konseptvalgutredningen for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen (KVU GREEN) på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utredningen er en del av kunnskapsgrunnlaget i arbeidet med ny nasjonal transportplan.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. Våre medlemmer står for over 95 prosent av drivstoffomsetningen i Norge. I tillegg dekker våre medlemmer om lag 95 prosent av hurtigladetilbudet.

Vi har deltatt på begge workshops som har vært med på å danne kunnskapsgrunnlaget som KVU-en blant annet baserer seg på, der vi har framhevet at det er viktig å ha en kostnadseffektiv og teknologinøytral tilnærming til utslippsreduksjoner i jernbanen. Videre har vi framhevet at bruk av bærekraftig avansert biodrivstoff er et godt klimatiltak på lik linje med nullutslippsteknologier.

### Teknologinøytralitet bør legges til grunn

Utredningen konkluderer med at ingen av de utredete konseptene er samfunnsøkonomiske lønnsomme, noe som tilsier at det vil være bedre å utløse utslippsreduksjoner i andre deler av transportsektoren. Dersom forutsetningen om at også jernbanen må bidra for å nå klimaforpliktelsene legges til grunn, er det derimot viktig at alle fornybare løsninger vurderes og ikke ensidig peker på enkeltteknologier for å oppnå klimagassreduksjoner fra transportsektoren.

Transportbransjen trenger teknologinøytrale, forutsigbare og langsiktige rammevilkår som sikrer muligheten til å tilby et bredt spekter av fornybare løsninger. Det vil øke farten med å redusere utslippene fra transportsektoren. Vi er derfor svært skuffet over måten bærekraftig avansert biodrivstoff avvises som løsning.

### Bruk av bærekraftig avansert biodrivstoff avvises på uriktig grunnlag

KVU-en beskriver ulike konsepter, herunder *"konsept 1 bruk av ikke-fossil diesel på eksisterende togmateriell"*. Det er vurdert to varianter av konseptet. Variant 1a som innebærer drift med ikke-fossil diesel, mens variant 1b som innebærer drift med ikke-fossil diesel i tillegg til at enkelte delstrekninger med lav investeringskostnad elektrifiseres.

Begge varianter av konsept 1 er silt ut av analysen med som følge av en antagelse om at avansert biodrivstoff som en knapp ressurs, har en høy tiltakskostnad (høy pris på biodrivstoff) og begrenset tilgang.

Ulike sentrale utredninger, som for eksempel Energikommisjonens utredning "Mer av alt – raskere", viser at Norge må investere mye i ny energiproduksjon og distribusjon for å møte forventet økt etterspørsel. Det siste året har prisene på alle energibærere økt. Det viser at det er en generell knapphet på fornybar energi, også fornybar elektrisitet. For at salg av elektrisitet skal betegnes som fornybar må dette dokumenteres med opprinnelsesgarantier. Ifølge [NVE](#) var det kun 20 prosent av elektrisitet solgt i Norge i 2022 som ble solgt med opprinnelsesgarantier. Varedeklarasjonen for elektrisitet solgt uten opprinnelsesgarantier i 2022 viste et beregnet utslipp fra denne elektrisiteten på 502g/KWh. Som det framkommer i ulike utredninger, vil i tillegg tilgangen til elektrisitet der den trengs utgjøre en betydelig barriere for prosjekter som ønsker å satse på elektrifisering.

Norges andel av den globale tilgangen på avansert biodrivstoff går derimot ned, noe som betyr at tilgangen har økt mer enn den økte etterspørselen i det norske markedet. Dette understøttes av erfaringer fra våre medlemmer som rapporterer om gode muligheter for leveranser av bærekraftig avansert biodrivstoff. Det er derfor betenkelig at begrenset tilgang på avansert biodrivstoff brukes som et argument mot å satse på tiltak som inkluderer bruk av biodrivstoff. Vi vil også påpeke at klimagevinsten av å bruke elektrisitet og biodrivstoff er den samme. I rapporten oppgis klimaeffekter fra ulike biodrivstoff i et LCA perspektiv. Det samme perspektivet bør tillegges de andre fornybare energikildene for å gi et likt vurderingsgrunnlag.

I et samfunnsøkonomisk perspektiv er det ikke uvesentlig at eksisterende infrastruktur for flytende drivstoff kan tas i bruk ved bruk av avansert biodrivstoff. Det gir en betydelig besparelse sammenliknet med andre fornybare energibærere.

### **Biodrivstoff kan anskaffes utover hva omsetningskravet for ikke-veigående kjøretøy legger til grunn**

Bærekraftig avansert biodrivstoff kan raskt erstatte bruken av fossilt drivstoff, og bidra til betydelige utslippsreduksjoner for transportsektoren utover hva omsetningskravet for ikke-veigående kjøretøy legger til grunn.

Veileder for offentlige anskaffelser av lav- og nullutslippsteknologi premierer ikke bruk av biodrivstoff som et alternativ, med begrunnelse om at bruken av biodrivstoff best dekkes av omsetningskrav og at anskaffelser av bærekraftig biodrivstoff ikke fører til ytterligere klimagassutslipp, siden det inngår i omsetningskravet.

Drivkraft Norge er ikke enig i denne tilnærmingen. Det er fullt mulig å anskaffe og bruke bærekraftig avansert biodrivstoff utover hva som dekkes av omsetningskravet. Stiller man krav i anskaffelsen om revisorbekreftelse på at anskaffet volum med biodrivstoff holdes utenfor omsetningskravet og at biodrivstoffet er bærekraftig med høy klimanytte, så er anskaffelsen sikret at klimagassreduksjonen kommer i tillegg til det omsetningskravet bidrar til. Myndighetene bør derfor legge til rette for like muligheter for alle fornybare teknologiene til å bidra til utslippsreduksjoner, istedenfor å forsøke å plukke vinnere.

### **Oppsummert**

Drivkraft Norge mener KVVU GREEN bygger på uriktige antagelser om flytende biodrivstoff og derfor ikke bidrar til å legge til rette for effektive klimagassreduksjoner i jernbanen. Vi mener

at mangelen på en teknologinøytral innretning vil føre til ineffektive valg for å møte klimautfordringen.

Vi har ikke råd til å velge bort gode klimaløsninger, som bærekraftig biodrivstoff. Ensidig innretning av hvilke teknologier som prioriteres, blant annet gjennom offentlige anskaffelser, vil fordyre og forsinke arbeidet med å få ned utslippene. Omstillingen fra fossile energibærere til fornybare løsninger må omfatte alle tilgjengelige teknologier.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Arnhild Warttainen

Fagsjef