

Energidepartementet
postmottak@ed.dep.no

Deres ref.: 24/961
Vår ref.: 2.8-01-24 aw
Vår dato: 18.04.2024

Høring om EUs fornybardirektiv III (2023/2413/EU)

Vi viser til høring av EUs Fornybardirektiv III¹ publisert på deres hjemmesider.

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.

Fornybardirektivet er et omfattende regelverk og vi vil i vår tilbakemelding konsentrere oss om direktivets artikler som handler om økt fornybarandel og reduksjon av klimagassutslipp i transportsektoren spesifikt. Det framgår av NVEs høringsinnspill at det er Miljødirektoratet som har ansvar for å følge opp denne delen av direktivet.

Et mål om å redusere klimagassintensitet i transportsektoren er mer effektivt enn et mål om en andel fornybar energi

Fornybardirektiv III artikkel 25 fastsetter et mål for medlemslandene om enten å nå 14,5 % reduksjon i klimagassintensiteten i transport eller 29 % fornybar energi av totalt sluttbruk av energi i transportsektoren i 2030. Medlemsstatene kan velge mellom ett av målene og vil kunne oppfylle disse gjennom å stille krav til drivstoffomsettere. Videre etableres det et delmål knyttet til bruk av avansert biodrivstoff eller RFNBO² på minst 1 prosent i 2025 og 5,5 prosent i 2030, der minst 1 prosent skal være fra RFNBO.

Drivkraft Norge er positive til at direktivet åpner for et mål om å redusere klimagassintensiteten i transportsektoren. Vi anbefaler norske myndigheter å ta i bruk denne måten å måle innsatsen for å redusere utslippene fra transportsektoren på. Et reduksjonsmål vil redusere klimagassutslippene forbundet med energibærerne i transportsektoren på en kostnadseffektiv og teknologinøytral måte. For å oppnå et slikt mål effektivt og teknologinøytralt, må alle fornybare energibærere til transportformål inngå i oppnåelse av reduksjonsmålet. Delkrav til bruk av definerte energibærere, som avansert biodrivstoff og

¹ Europaparlament- og rådsdirektiv 2023/2413/EU

² Renewable Fuels of Non-Biological Origin

RFNBO, vil vri innretning av et slikt reduksjonsmål bort fra ren teknologinøytralitet. Samtidig vil det kunne sikre et marked for de som produserer de fornybare energibærerne som man ønsker mer av. Vi vil påpeke at Norge har allerede i dag et høyt delkrav til avansert biodrivstoff i omsetningskravet for veitransporten, og at det norske delkravet i dag er høyere enn kravet i direktivet i 2030. For de tre andre omsetningskravene i Norge er det kun mulig å benytte avansert biodrivstoff. For å kunne opprettholde de høye kravene til omsetterne som vi har i Norge, så er bransjen avhengig av at Norge opprettholder definisjonen av avansert biodrivstoff til å omfatte både A- og B-råstoffer definert i Annex IX i fornybardirektivet.

Virkemidler for å fremme utslippsreduksjoner i transportsektoren bør være teknologinøytrale

I Fornybardirektivets artikkel 25.4 stilles det et krav om å etablere et virkemiddel i form av et obligatorisk kredittsystem rettet mot salg av fornybar elektrisitet fra offentlig tilgjengelige ladestasjoner for elektriske kjøretøy. Kredittene som genereres skal kunne brukes av drivstoffomsettere til å nå myndighetenes krav om andel fornybare drivstoff eller reduksjon i klimagassintensitet. Målet med dette virkemiddelet er å fremme bruk av fornybar elektrisitet i transportsektoren og skal sammen med andre virkemidler myndighetene velger å bruke, sørge for fornybarmålene i transportsektoren nås.

Drivkraft Norge mener det er viktigere å premiere utslippsreduksjoner fremfor å plukke teknologiske vinnere. Det finnes en rekke fornybare energibærere som kan bidra til å nå målene i fornybardirektiv III, herunder elektrisitet, biodrivstoff, biogass, hydrogen og etter hvert RFNBO. Derfor er vi opptatt av at det etableres virkemidler som gir rom for dette.

Konkret mener vi at et mer treffsikkert virkemiddel for å redusere utslippene fra transportsektoren vil være å etablere et reduksjonspliktsystem. Ved å innføre en reduksjonsplikt vil omsettere av drivstoff ilegges en plikt til å redusere klimagassutslippene forbundet med energien de selger til transport. På den måten unngår man å velge en teknologivinner og gir istedenfor rom for flere ulike løsninger. Vi mener en slik likebehandling vil stimulere til sunn konkurranse og framskynde overgangen til mer miljøvennlige løsninger i transportsektoren.

En kredittmekanisme slik fornybardirektiv III legger opp til er kun innrettet for fornybar elektrisitet. Vårt syn er at en slik mekanisme, må videreutvikles til å gjelde alle fornybare energibærere som inngår i målsettingen om å redusere klimaintensiteten med 14,5 %. Det vil kunne gi økt fleksibilitet for omsettere til å nå målsettingen, samt at det blir et insentiv som fremmer økt tilgang på flere fornybare energibærere. Det er videre viktig at man sikrer reelle utslippsreduksjoner ved etablering av en slik mekanisme.

Oppsummert

Drivkraft Norge mener en målsetning om å redusere klimagassintensiteten i transportsektoren er en god og teknologinøytral tilnærming som gir de mest kostnadseffektive klimatiltakene. Omstillingen fra fossile energibærere til fornybare løsninger må omfatte alle tilgjengelige teknologier og vi må bruke virkemidler som gir rom for at dette skjer.

Til slutt vil vi oppfordre Miljødirektoratet til å legge opp til et tett samarbeide med både transportetatene og NVE i arbeidet med å følge opp artikkel 25 i fornybardirektiv III. Drivkraft Norge bidrar gjerne med mer innsikt fra bransjen i disse spørsmålene om det skulle være behov for dette i arbeidet med dette framover.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Arnhild Wartainen

Fagsjef