

Samferdselsdepartement
postmottak@sd.dep.no

Deres dato: 20.07.21
Deres ref.: 21/1910
Vår ref.: 35/BKS/EG
Vår dato: 01.09.21

Høringsinnspill forslag til revidert forordning om CO2-utslippskrav til person- og varebiler

Det vises til høringsbrev datert 20. juli 2021 om EU-kommisjonens forslag til revidert forordning 631/2010 om CO2-utslippskrav til person- og varebiler.

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.

Drivkraft Norge er positiv til at EU-kommisjonen gjennom Fit for 55 foreslår at man skal gå fra et volumkrav ved bruk av fornybare energibærere til et krav om at utslippene fra transportsektoren skal reduseres med 13 %. De påpeker at alle fornybare drivstoffer må tas i bruk, og ønsker mer teknologinøytrale virkemidler for å fremme dette ved at de fornybare energibærerne skal vurderes ut ifra livsløpsutslipp.

CO2-utslippskravene er ikke teknologinøytrale

Drivkraft Norge mener forslaget til CO2-utslippskrav ikke henger sammen med overnevnte forslag om reduksjonskrav og vurdering av drivstoffers utslipp i et livsløpsperspektiv. Tilsvarende vurderinger burde ha ligget til grunn for vurdering av CO2-utslippskravene for nybilsalget. 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, hvor det ikke tas hensyn til at en økende andel av det flytende drivstoffet er fornybart. For å få en reell vurdering av nybilflåtens CO2-reduksjon bør derfor 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.

Med vennlig hilsen
[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas
Fagsjef