

# En klimanøytral drivstoffbransje

**INNEN 2050**



**DRIVKRAFT  
NORGE**



- I tråd med myndighetenes mål om å redusere klimagassutslipp fra norsk transportsektor med 45 prosent innen 2030, sammenlignet med 2005.
- Gradvis utvikling til å bli klimanøytrale innen 2050.



## Innledning

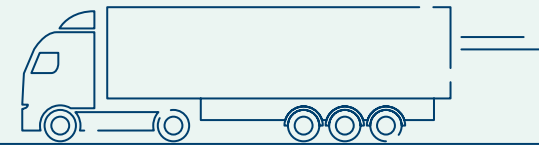
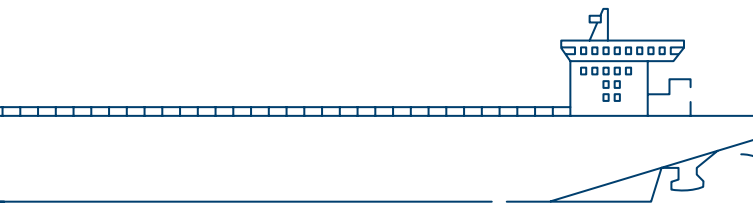
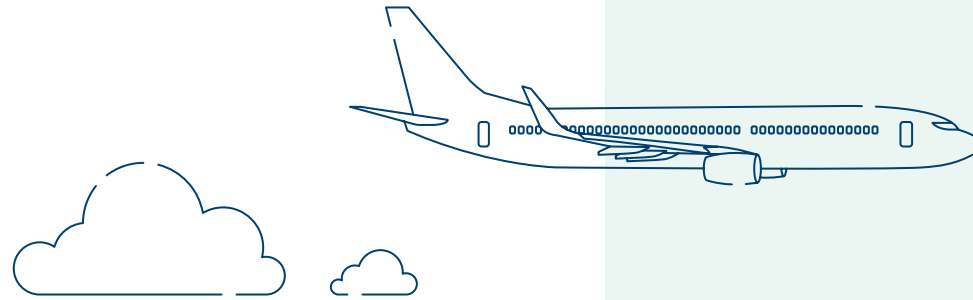
Drivkraft Norge representerer de som selger flytende drivstoff og energi i det norske markedet. Vi representerer en bransje i endring. Medlemmene våre har en stor rolle i proaktiv omlegging fra fossilt til fornybart drivstoff. Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050, og Drivkraft Norges medlemmer har som ambisjon å levere klimanøytrale løsninger innen 2050. Bransjens energistasjoner er plassert der bilistene ferdes, og skal tilby drivkraften deres.

### **FORDI STASJONENE ENDRES FRA BENSINSTASJONER TIL ENERGISTASJONER, KREVER DET Å HA FLERE TANKER I HODET SAMTIDIG:**

Både å levere en økende andel fornybart drivstoff til biler med forbrenningsmotor (biodrivstoff, biogass, e-fuels eller lignende), samt å sørge for lønnsomme rammebetingelser for å tilby andre fornybare energiformer som elektrisitet og hydrogen. For å klare målsetningen mener Drivkraft Norge det er nødvendig med en langsiktig, forutsigbar og teknologinøytral klimapolitikk, med fokus på utslippsreduksjoner, der en kombinasjon av forskjellige teknologiske løsninger bidrar til å sikre en klimanøytral transportsektor.

# Klimanøytralitet

– hva betyr det?



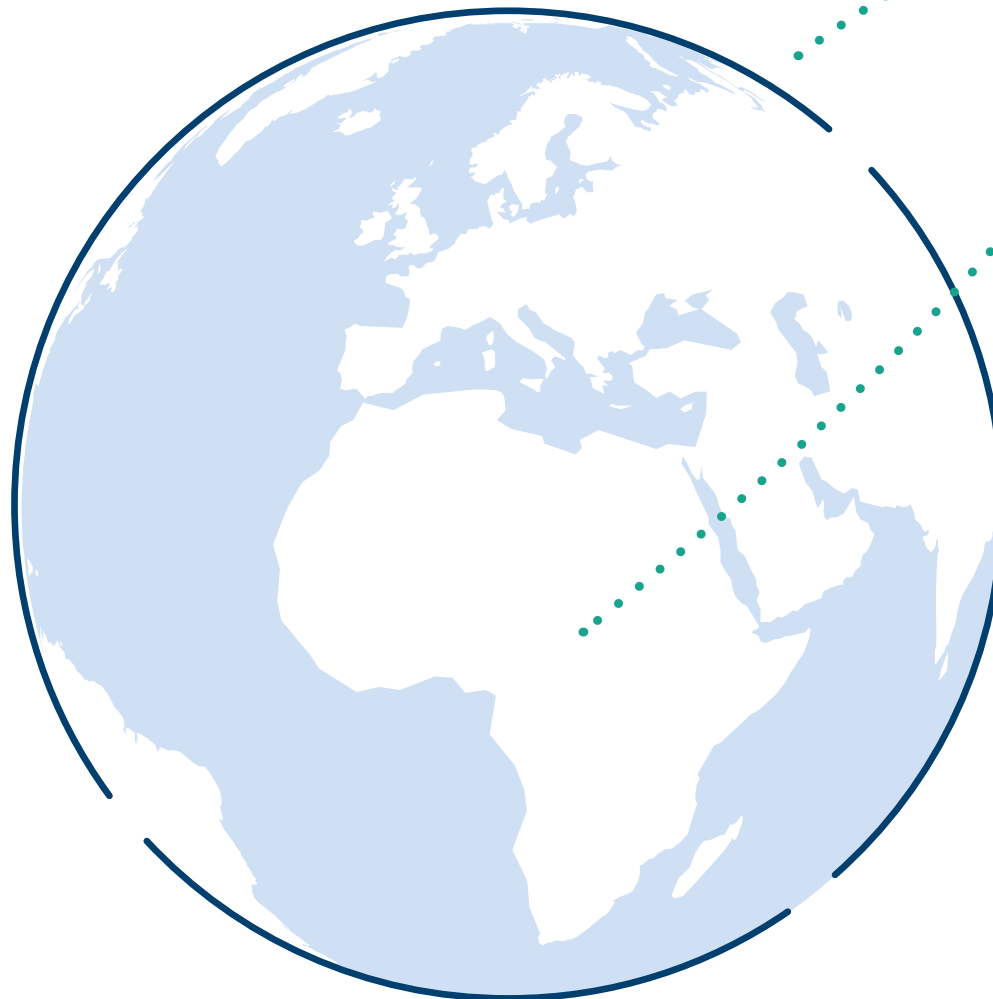
- ☉ Bruk av bransjens produkter skal netto ikke føre til CO<sub>2</sub>-utslipp fra transportsektoren i 2050
- ☉ Eventuelle gjenværende utslipp kan kompenseres med tiltak som for eksempel CCS eller kjøp av internasjonale kvoter.

“

Å redusere klimagassutslipp er en global utfordring som også krever nasjonale tiltak.

# Norske klimamål

- ⦿ Norges mål er å redusere utslipp av globale klimagasser med minimum 50 til 55 prosent innen 2030 sammenlignet med Norges utslipp i 1990.
- ⦿ Transportsektoren skal isolert sett bidra med 45 prosent utslippskutt sammenlignet med sektorens utslipp i 2005.
- ⦿ Norge skal bli klimanøytralt innen 2050.

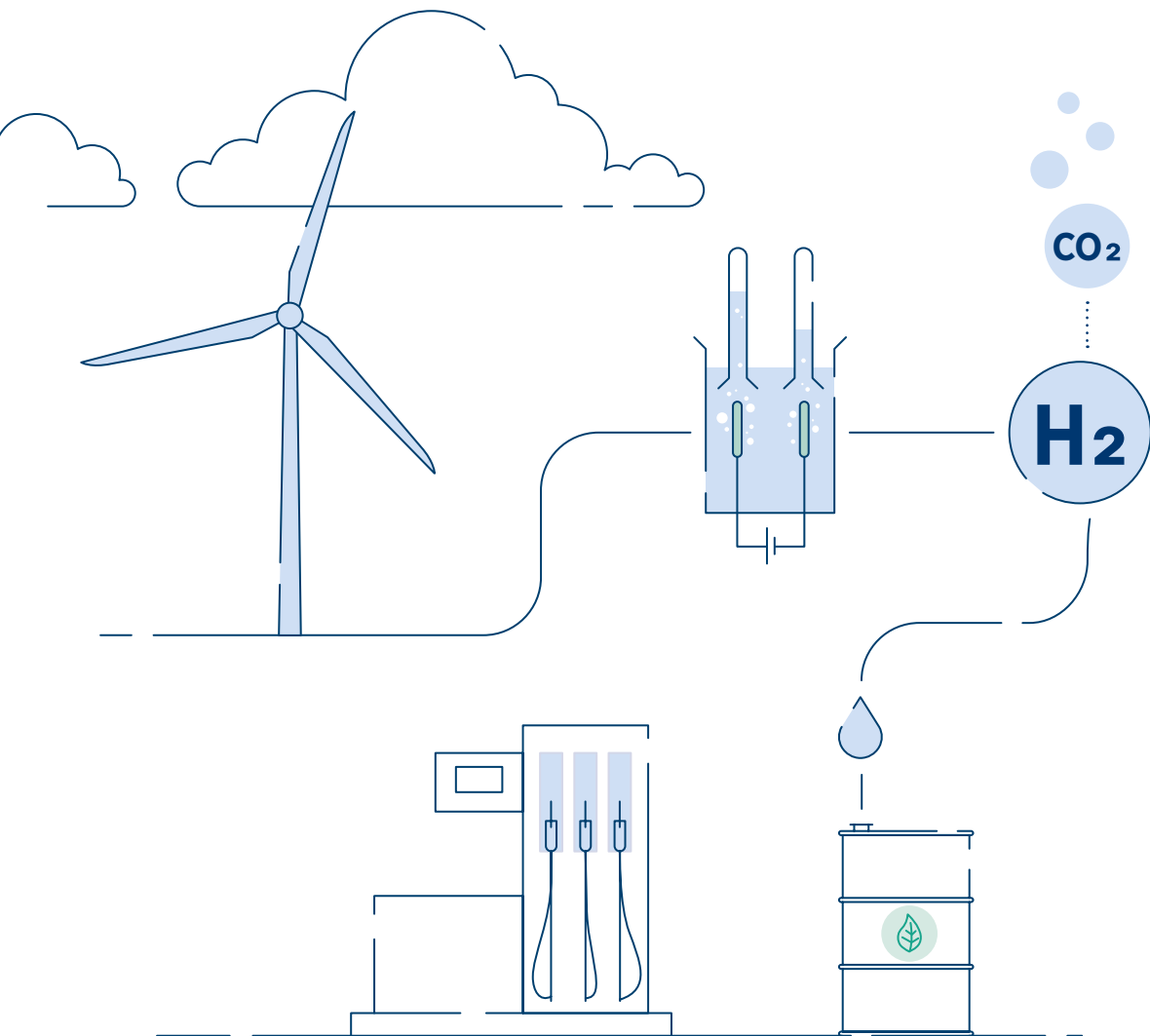


## NORSK LOVFESTET KLIMAMÅL OG DEFINISJON AV NULLUTSLIPP

Myndighetene forventer at nasjonale tiltak og fleksible mekanismer vil være tilstrekkelig til at Norge overholder sine utslippsforpliktelser, stadfestet med klimamålene i Parisavtalen og i samarbeid med EU.

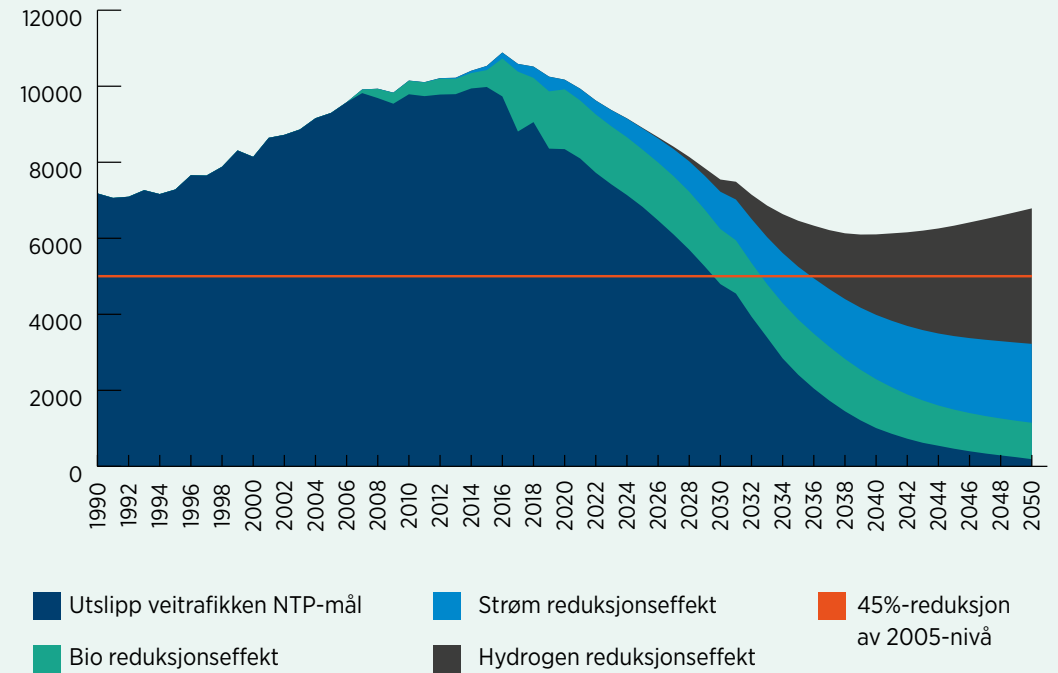
Norske myndigheter har innført et omsetningskrav for biodrivstoff og har et mål om at nybilsalget fra 2025 kun skal være «nullutslippsbiler». I denne definisjonen er det foreløpig kun elektriske- og hydrogendrevne biler som omtales som nullutslipp.

# Slik kan transportsektoren redusere sine utslipp



## UTSLIPP FRA VEITRAFIKKEN MOT 2050

Fornybare energibæreres reduksjonseffekt. TØIs NTP-bane (fra 2019). Hvis politikken legges opp til å nå NTP-målene. 1000-tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.



For å redusere utslippene fra transportsektoren, mener Drivkraft Norge et viktig tiltak er å øke bruken av fornybart drivstoff, som for eksempel el, hydrogen, biogass, biodrivstoff og syntetiske fornybare drivstoffer.

Det pågår internasjonalt en utvikling innen fornybart drivstoff og forbedring av motorteknologi med fokus i å redusere klimagassutslipp. Nye produktstandarder for drivstoff vil i fremtiden gi oss muligheter for større andel av fornybart drivstoff.

Drivkraft Norge anbefaler en «lav-utslipps» strategi der flytende drivstoff med bio-inn-

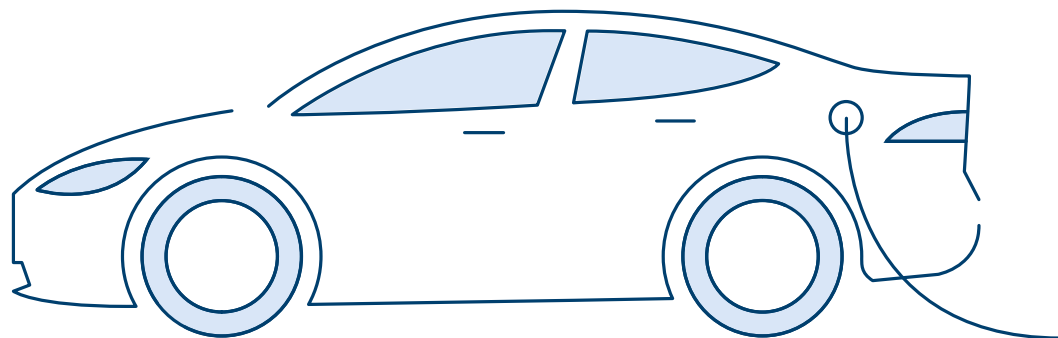
blanding er inkludert. Vi mener flytende drivstoff og biler med forbrenningsmotor må likestilles med andre teknologiske alternativer ut ifra de reelle utslippene målt i hele livsløpet. Det vil si at nullutslippsteknologi bør defineres ut ifra utslipp fra vugge til grav, som f.eks. utslipp mindre enn 10 g/km.

Etterspørsel etter flytende drivstoff kan sikre norsk biodrivstoffproduksjon og arbeidsplasser. Flytende drivstoff er nødvendig for tungtransport og for å sikre et nasjonalt forsvar og beredskap i sivile og militære kriser. Utrykningskjøretøy, tanks, krigsskip og -fly vil trenge flytende drivstoff i overskuelig framtid.

# Hva må til for å redusere utslippene?

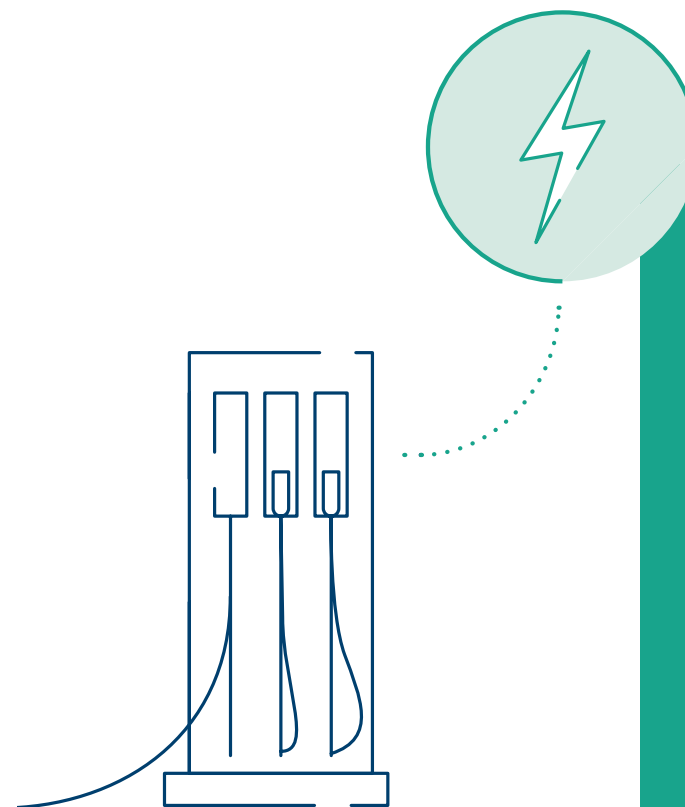
Et mer effektivt virkemiddel enn dagens omsetningskrav vil være å innføre reduksjonsplikt. Det vil si at det settes et mål om reduserte klimagassutslipp, og ikke et krav om teknologi som skal medføre utslippsreduksjonene. Dette vil sikre en mer kostnadseffektiv, langsiktig og treffsikker klimapolitikk. Det vil også la markedskreftene finne de beste effektive løsningene og gi incentiv for utvikling av ny teknologi.

Reduksjonskravet (eller reduksjonsplikten) blir mest effektivt hvis alle alternative drivstoffer (el, hydrogen, biogass, biodrivstoff og syntetiske fornybare drivstoffer) brukes for å oppnå utslippsmålet fra veitrafikken. Da vil reduksjonskravet også være et teknologinøytralt virkemiddel.



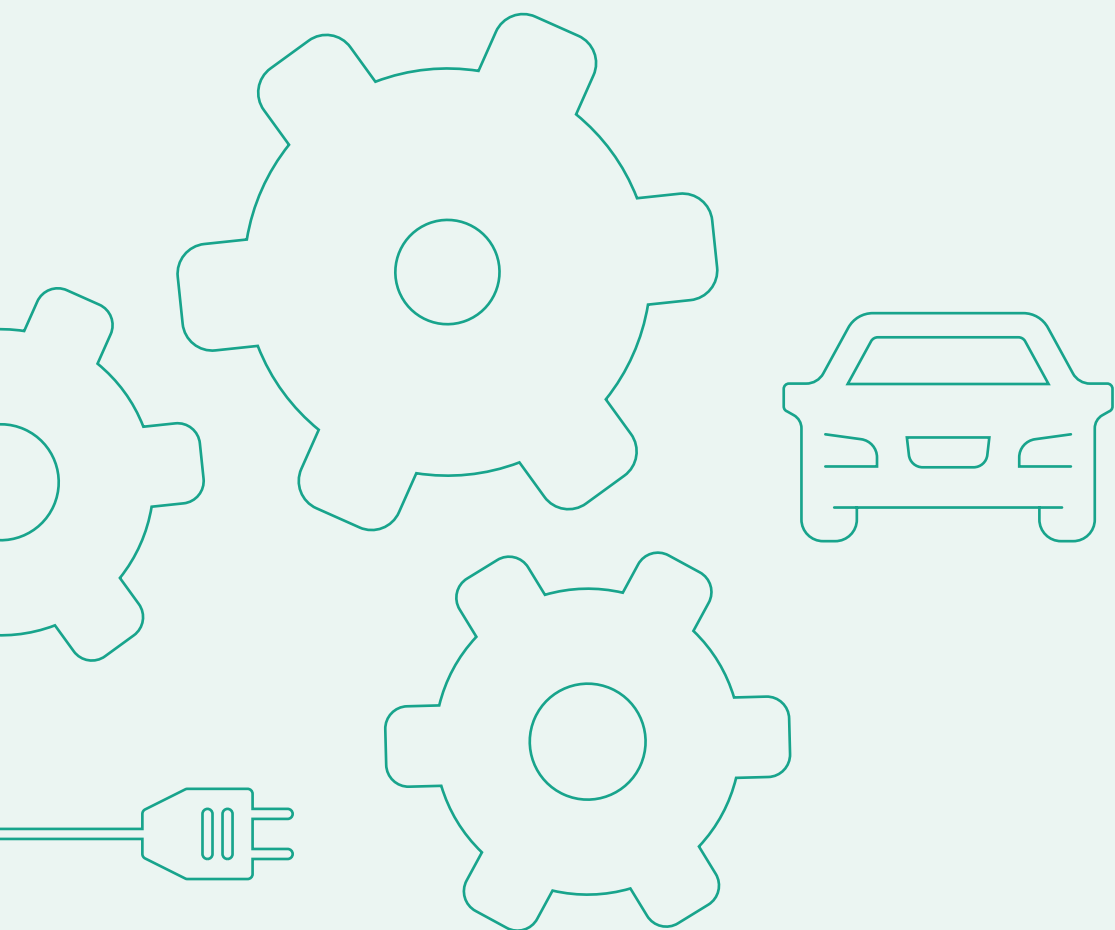
“

Vi mener et system med reduksjonsplikt bør basere seg på teknologienes utslippsreduksjon i et livsløpsperspektiv. Dette er et virkemiddel for å redusere de globale CO<sub>2</sub>-utslippene.

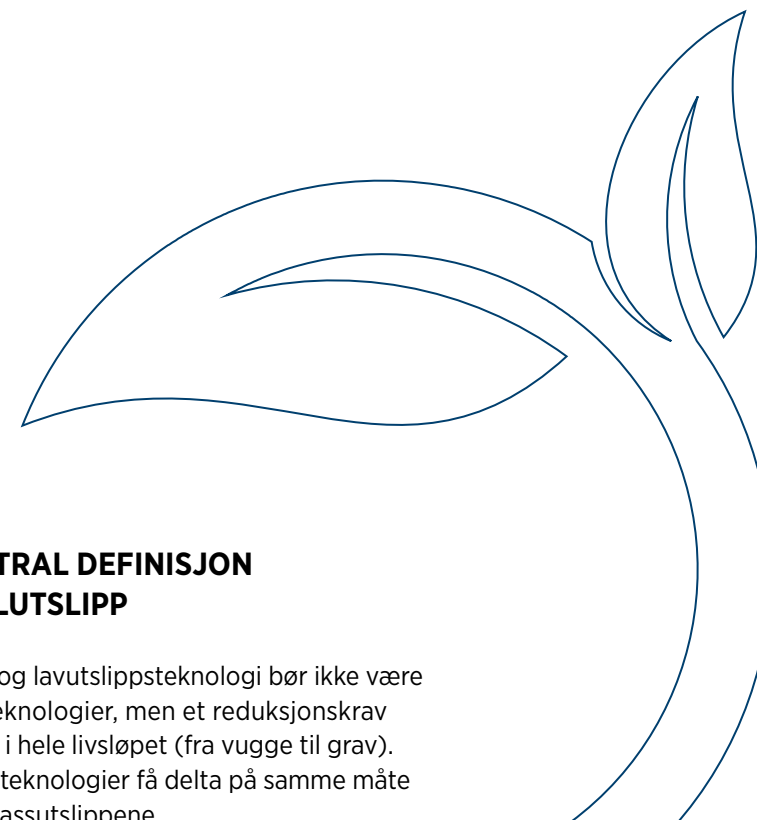


**TREFFSIKKER OG TEKNOLOGINØYTRAL UTFORMING AV AVGIFTER PÅ BRUK AV BIL OG DRIVSTOFF**

- CO<sub>2</sub>-avgift på fossilt drivstoff som reflekterer kostnadene ved klimagassutslippene. Bør beholdes som avgift på drivstoff.
- Utredning av dynamisk veiprisering til erstatning for dagens veibruksavgift.



Tilbud av alternativ energi  
må gjøres lønnsomt



### **TEKNOLOGINØYTRAL DEFINISJON AV LAV- OG NULLUTSLIPP**

Definisjonen av null- og lavutslippsteknologi bør ikke være knyttet til utvalgte teknologier, men et reduksjonskrav beregnet med utslipp i hele livsløpet (fra vugge til grav). På den måten vil alle teknologier få delta på samme måte for å redusere klimagassutslippene.

### **KARBONFANGST OG LAGRING (CCS)**

Norske og internasjonale klimamål er helt avhengig av CCS tas i bruk. Norske raffinerier må få støtte til å utvikle og ta i bruk slik teknologi.

### **TILBUD AV ALTERNATIV ENERGI MÅ GJØRES LØNNSOMT**

Med strategisk godt plasserte energistasjoner, ønsker bransjen å tilby stadig mer fornybar drivstoff og energi. For å få til det, må det på plass en økonomisk bærekraftig infrastruktur for de alternative drivstoffene.

# Dette må til for at vi skal nå **ambisjonene:**

1.

Langsiktig mål, med forutsigbar opptrapping av krav til utslippsreduksjoner

2.

Reduksjonsplikt

- Krav til reduksjon av klimagassutslipp for alle typer drivstoff
- Treffsikker og teknologinøytral utforming av avgifter på bruk av bil og drivstoff

3.

Teknologinøytral definisjon av lav- og nullutslipp, basert på livssyklusanalyser

4.

Karbonfangst- og lagring (CCS)

5.

Tilbud av alternativ energi må gjøres lønnsomt

- Fortsatt støtte for å utvikle innovative lavutslippsteknologier og infrastruktur

6.

Regelmessige konsekvensutredninger mellom nå og 2050 for å sikre at all relevant utvikling på viktige områder – som FoU, teknologi, internasjonal klimapolitikk, andre makroøkonomiske og geopolitiske faktorer vurderes

7.

Fleksibilitetsmekanismer som muliggjør CO<sub>2</sub>-reduksjon på tvers av sektorer, nasjonalt og internasjonalt.





**DRIVKRAFT  
NORGE**

Energi i endring