

Energi21

Deres dato: 12.03.18

Deres ref.:

Vår ref.: 31/EG

Vår dato: 11.04.18

Energi 21 - innspill fra Drivkraft Norge

Drivkraft Norge vil først takke for utsatt høringsfrist på «Ny Energi21 strategi 2018» til onsdag 11. april. Vi mener høringsutkastet for Energi21 gir en god beskrivelse av hva som bør vurderes i forbindelse med økt bærekraftig verdiskaping i energisektoren.

Vi ønsker imidlertid å kommentere på noen få områder innenfor strategien. De går hovedsakelig på prinsipielle vurderinger som bør ligge til grunn for utforming av morgendagens energipolitikk. Det vi vektlegger er at virkemidler for å fremme klimavennlige løsninger er teknologinøytrale, slik at markedet selv kommer fram til de beste løsningene. Som Energi21 poengterer, så er det vanskelig å spå hvilke teknologier som vil dominere i framtiden. Videre er det viktig å understreke at biodrivstoff er det mest effektive virkemidlet for å redusere klimagassutslippene i eksisterende teknologi, og vil være hovedalternativet for transportsegmentene som ikke ser ut til å ha samme mulighet for elektrifisering som personbilparken. Dagens definisjon av null- og lavutslippsteknologi (fra Nasjonal transportplan (NTP)) utelukker biodrivstoff som utslippsreducerende teknologi. Dette fordi dagens definisjoner er rettet mot gitte teknologier, istedenfor hvor mye teknologiene fører til av faktiske reduserte klimagassutslipp.

Biodrivstoff som langsiktig virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra transport

Drivkraft Norge mener bruk av bærekraftig biodrivstoff må likestilles som et langsiktig tiltak for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, sammen med hydrogen og elektrifisering. Drivkraft Norge ønsker derfor at det legges til rette for en langsiktig biodrivstoffpolitikk. Dagens opptrapping av omsetningskrav er satt til 20 % i 2020, og regjeringen har signalisert et ønske om å heve omsetningskravet til 40 % i 2030. Vår bransje ser et klart behov for en mer detaljert og langsiktig strategi for å nå 2030-målet, og aller helst ut over det. Videre har regjeringen signalisert at de også ønsker å innføre et omsetningskrav på biodrivstoff i flydrivstoff, på 1 % fra 2019. Det er også tatt til orde for å utrede omsetningskrav for både anleggsgassdiesel og marin gassolje.

Foreløpige tall fra Skattedirektoratet viser at bærekraftig biodrivstoff utgjorde 16 % av samlet drivstoff til veitrafikken i 2017, opp fra 10 % i 2016. Drivkraft Norge observerer at tilsvarende økt etterspørsel etter biodrivstoff skjer i andre europeiske land også. Etterspørselen øker raskest etter biodrivstoff med størst klimaeffekt (avansert biodrivstoff). Utfordringen for biodrivstoffmarkedet i dag er begrenset tilgang på avansert biodrivstoff. Økende omsetningskrav i Norge og økt bruk i andre land, samt vurdering av å øke bruk av biodrivstoff i andre transportsegmenter, vil medføre økt etterspørsel i et allerede presset marked. Det vil samtidig gi et signal om et voksende marked for

eventuelle produsenter, som forhåpentlig vil utløse investeringer i økt produksjon. Med relativt konstant produksjon og økt etterspørsel etter de mest klimaeffektive biodrivstoffene, kan man på kort sikt oppleve prispress på biodrivstoff. På lengre sikt kan økt tilbud avdempe denne effekten.

Drivkraft Norge mener biodrivstoff er det klart mest effektive virkemiddelet for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren raskt. Biodrivstoff kan brukes i eksisterende forbrenningsmotorer i alle transportsegmenter, og gir umiddelbar effekt. Man kan bruke dagens personbilpark som et eksempel; det eksisterer om lag 2,6 millioner personbiler i Norge, av disse drives om lag 5 % batterielektrisk. Det selges om lag 4,3 milliarder liter drivstoff til veitrafikk, hvorav om lag 2,5 milliarder liter til personbilene. 16 % biodrivstoff utgjør nesten 700 millioner liter, noe som tilsvarer en reduksjon av norske CO₂-utslipp med over 1 million tonn etter offisielle beregningsmetoder, eller om lag 6-7 ganger effekten fra dagens elbiler. Elbilandelen vil klatre, men det tar tid å skifte ut bilparken. I gjennomsnitt ruller en bil med forbrenningsmotor om lag 18 år på norske veier før den blir skrapet. I 2017 hadde om lag 80 % av nybilsalget en forbrenningsmotor. For varebiler og tungtrafikk var nybilsalget på om lag 100 % med forbrenningsmotor. Flytende drivstoff kommer dermed til å være svært viktig også i mange år framover. Vår bransje arbeider aktivt for å gjøre den mer fornybar. Vi er da avhengig av langsiktige og forutsigbare rammevilkår for bærekraftig biodrivstoff.

Teknologinøytrale virkemidler

Drivkraft Norge har i mange sammenhenger pekt på at teknologinøytrale virkemidler er avgjørende for utvikling av best mulige insentiver for å redusere klimagassutslippene. Energi21 høringsversjon viser til det samme på side 7 om bred kunnskapsplattform:

«...viktig å videreutvikle en solid kunnskaps- og teknologiplattform for hele bredden av fagområder innen energiområde. Ingen vet med sikkerhet nøyaktig hvilke teknologier som vinner frem og hvor raskt teknologiene vil integreres i energisystemet, og en bred kompetanseplattform gir et større mulighetsrom og for å justere og tilpasse fremtidig forskningsinnsats etter behov.

Det betyr at Norge også bør videreutvikle forskningen innen fagområdene energieffektive og smarte bygninger, hydrogen, dyp geotermisk energi, bioenergi, klimavennlige energiteknologier til landbasert transport, klimavennlige energiteknologier til lufttransport og landbasert vindkraft.»

Teknologinøytrale virkemidler for å fremme både forskning, produksjon og bruk av klimavennlige løsninger for transportsektoren er avgjørende for å legge til rette for riktig utvikling av de mest samfunnsøkonomiske løsningene til å fremme reduksjon av utslipp fra transport.

Som Energi21 flere steder er inne på, vil ulike transportsegmenter trolig utvikle seg forskjellig med hensyn til drivstoff. Drivkraft Norge ser derfor fram til regjeringens kommende handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren, som hydrogen, biodrivstoff, gass og elektrisitet. En slik handlingsplan skal ifølge regjeringen bidra til at utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff skal være markedsdrevet og på et tidligst mulig stadium skje uten støtte. Viktig

for å oppnå dette er å vurdere de ulike teknologiers modenhet, og behov for videre forskning for å utvikle så effektive teknologier og drivstoffer som mulig.

For å sikre mest mulig teknologinøytrale virkemidler og best mulig samfunnsøkonomiske tiltak, bør derfor vurdering av ulike teknologiers utslippseffekt ikke gjøres ut ifra hvilken teknologi de kommer fra, men ut ifra hvilken reell reduksjon av klimagassutslipp teknologien har, og helst vurdert i hele sitt livsløp.

Definisjon null og lavutslippsteknolog

Drivkraft Norge observerer at definisjonene for lav- og nullutslippsteknologi for transportsektoren, som blant annet brukes i NTP, tar utgangspunkt i gitt teknologi, og ikke i det som er det faktiske målet med teknologien; reduksjon av utslipp. Vi mener at det er avgjørende at man tar i bruk definisjoner som best mulig svarer til den utfordringen man ønsker å endre. I dette at definisjonene også skal være med på å sette fingeren på det som er utfordringene, og hva som er implikasjonen med å forsøke å løse utfordringene. Vi ser at Energi21 har en tendens til å gjenta dagens rådende definisjon på lav- og nullutslippsteknologi.

I NTP defineres nullutslippsteknologi innenfor transportsektoren som batterielektrisk teknologi og hydrogenteknologi. Lavutslippsteknologi er definert som hybride løsninger mellom disse og forbrenningsmotorer. Biodrivstoff er ikke omfattet av definisjonene. Det mest treffende ville ha vært å definere teknologier ut ifra faktisk reduksjon av klimagassutslipp. Dette ville ha lagt til rette for en teknologinøytral definisjon av teknologier da de måles mot klimaeffekt, og ikke mot valgt teknologi.

Da kunne biodrivstoff ha vært både lavutslippsteknologi og nullutslippsteknologi, alt ettersom hvor stor andel biodrivstoff som brukes i drivstoffet og hvordan det produseres. Som nevnt i høringsversjonen til Energi21 forskes det blant annet på alger for biomasse, noe som faktisk kan gi negativ klimaeffekt ved at CO₂ trekkes ut av atmosfæren ved produksjon. Vurderingene med hensyn til klimaeffekt bør også gjøres ut ifra om man vurderer dette ut ifra et fra-tank-til-hjul perspektiv eller ut i fra et fra-vugge-til-grav perspektiv. Livsløpsanalyser vil bedre vise globale effekter av ulike tiltak, samt vise at det ikke eksisterer nullutslippsteknologi da det er forbundet utslipp fra all produksjon og konsum.

Med vennlig hilsen

Drivkraft Norge

Inger-Lise M. Nøstvik

Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær