



Dato: 23.02.2010
Vår ref.: 2009/1462-2 624.0
Deres ref.:
Saksbehandler: Roar Gammelsæter, telefon: 22 57 35 71

Oversendelse av forslag til endring i omsetningspåbud for biodrivstoff

I tråd med høringsforslaget foreslås det å endre dagens omsetningspåbud for biodrivstoff fra 2,5 % til 3,5 % gjeldende fra 1. april 2010. Det foreslås videre at påbudet økes til 5 % biodrivstoff fra 1. mai 2011. Dette gir tilstrekkelig med tid for å få på plass nødvendig infrastruktur for etanolinnblanding, slik at omsetningskravet kan nås. Krav til bærekraftskriterier for biodrivstoff foreslås å tre i kraft fra 1. januar 2011.

Vi viser til brev fra Miljøverndepartementet av 17. desember 2009. Her fikk Klima- og forurensningsdirektoratet i oppdrag å sende vedlagte forslag til forskrift om endringer i produktforskriftens § 3-16 på høring. Endringene vil medføre en økning av kravet til omsetning av biodrivstoff i drivstoff til veitrafikk. Høringsfrist ble satt til 3. februar.

Vurdering av høringsuttalelsene

Det er i alt avgitt 25 høringsuttalelser. Åtte av høringsinstansene hadde ingen merknader til forslaget. En oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer fra SFT ligger vedlagt.

De fleste uttalelsene er i utgangspunktet positive til endringene knyttet til omsetningspåbudet og krav til bærekraft som er foreslått i endringsforskriften. Kun en uttalelse (Statistisk sentralbyrå) er skeptisk til bruk av omsetningspåbud innenfor transportsektoren for å redusere drivhusgassutslipp.

De viktigste synspunktene i høringsuttalelsene er som følger:

- *Et omsetningspåbud på 5 % biodrivstoff bør utsettes til 1. november 2011.*
Norsk Petroleumsinstitutt (NP) skriver i sin høringsuttalelse at et omsetningskrav på 5 % krever at hele landet forsynes med lavinnblanding av bioetanol i bensin (E5). For å kunne bygge opp nødvendig infrastruktur til å håndtere bioetanol på tankanleggene og raffinierene, har bransjen behov for en tidsramme på 18-24 måneder etter at denatureringsforskriften ble vedtatt (1. november 2009). NP ber derfor om at omsetningskravet gjøres gjeldende fra 1. november 2011.
- *Rammebetingelsene for biodrivstoff må være forutsigbare.*
Det er viktig at det settes faste tidspunkter for når økt omsetningspåbud og bærekraftskriterier skal tre i kraft, bl.a. for å skape forutsigbarhet i markedet. Mange av uttalelsene etterspør dette, inkl. NP, Zero, Natur og ungdom, NoBio, Uniol, Bellona, YS, Norsk Colonialgrossisters forbund (NCF).
- *Bærekraftskriterier må innføres.*
De fleste uttalelsene er positive til innføring av EUs bærekraftskriterier for å sikre at biodrivstoffet gir god klimanytte og reduserer andre uønskede bieffekter. Slike kriterier bør innføres senest fra 1. januar 2011 i likhet med EU.
- *Det bør innføres et omsetningspåbud spesifikt for biodiesel.*
Det økte kravet til omsetning av biodrivstoff er ikke tilstrekkelig til å bevare norsk produksjon av biodiesel og andelen biodiesel i markedet. Det bør derfor innføres et eget omsetningspåbud for biodiesel. Dette vil gi mer stabile rammebetingelser for produsenter av norsk biodrivstoff og utvikling av grønne arbeidsplasser. Mange av høringsuttalelsene berører dette, bl.a. Zero, Natur og Ungdom, NoBio, Uniol, Bellona og flere av yrkesorganisasjonene.

KLIFs forslag til endringer i reguleringen

På bakgrunn av høringsuttalelsene vil det være problemfritt å innføre et omsetningspåbud på 3,5 % fra 1. april 2010.

I høringen var det foreslått å øke omsetningspåbudet til biodrivstoff fra 3,5 % til 5 % tentativt fra 1. januar 2011. Det er behov for å ha klare rammebetingelser, både for oljebransjen som evt. må bygge ut infrastruktur for å kunne overholde et omsetningspåbud og for biodrivstoffprodusenter. Vi vil derfor foreslå at det blir satt en dato for når omsetningspåbud for biodrivstoff økes til 5 %. NP foreslår at fristen settes til 1. november 2011. Bakgrunnen for dette er at det er nødvendig å bygge opp infrastruktur til å håndtere bioetanol på tankanlegg og raffinierier. Bransjen har anslått en tidsramme på 18-24 måneder etter at denatureringsforskriften ble vedtatt (1. november 2009) for å få på plass den nødvendige infrastrukturen for bioetanol i hele landet. Vi mener at det er viktig ut i

fra klimahensyn å øke omsetningen av biodrivstoff til 5 % raskest mulig. Vi vurderer innvendingene fra NP som reelle, men vi mener likevel at 18 måneder bør være tilstrekkelig for kunne oppnå en tilstrekkelig innblanding av bioetanol for å overholde et omsetningspåbud på 5 %. Vi foreslår derfor at det årlige omsetningspåbudet økes til 5 % fra 1. mai 2011.

En rekke høringsuttalelser har foreslått å innføre et omsetningskrav på 5 % spesifikt for biodiesel. Et slikt krav vil på kort sikt ikke ha noen effekt siden omsetningen av biodiesel allerede ligger på dette nivået. Vi ser at et slikt påbud kan bidra til noe mer forutsigbare rammebetingelser for biodieselprodusenter, men det vil på kort sikt ikke medføre noen gevinst i forhold til hverken klima eller miljø. I dag har biodiesel generelt lavere klimagassgevinst enn bioetanol. Et generelt omsetningskrav for biodrivstoff vil dessuten føre til at de mest kostnadseffektive løsningene kommer på plass. Vi foreslår at dette er en problemstilling som evt. kan tas opp i forbindelse med senere revisjoner av produktforskriften.

EUs krav til oppfyllelse av bærekraftskriterier for biodrivstoff foreslås innført fra 1. januar 2011 i likhet med EU. Dette er også i tråd med de fleste høringsinstanser. Det vil redusere muligheten for bruk av biodrivstoff som gir negative virkninger på miljøet i form av redusert biologisk mangfold eller økte utslipp av klimagasser. Som aktør på det samme drivstoffmarkedet vil det derfor være mest hensiktsmessig for Norge å innføre slike krav samtidig som resten av EU.

Med hilsen

Elektronisk dokumentert godkjenning, uten underskrift

Ellen Hambro
Direktør

Anne-Mari Opheim
Assisterende avdelingsdirektør

Vedlegg:

- *Forslag til endring av produktforskriften § 3-16 om kvaliteten på bensin og autodiesel til bruk i motorvogner.*
- *Oppsummering av høringsuttalelser*

Forslag til forskrift om endringer i produktforskriftens § 3-16 om omsetningskrav for biodrivstoff

I

I forskrift 2004-06-01 nr 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften gjøres følgende endringer (endringene markert i kursiv og med understreking):

§ 3-16. Kvaliteten på bensin, autodiesel og krav til omsetning av biodrivstoff til bruk i motorvogner

De som importerer, sammensetter, distribuerer eller omsetter bensin og autodiesel med eller uten innblandet biodrivstoff til bruk i motorvogner her i riket, skal oppfylle kravene til kvalitet i vedlegg IV (tabell 1 og 2) til dette kapitlet. Forsvarets bruk av flydrivstoff til drift av bakkeutstyr omfattes ikke av denne bestemmelsen.

Med bensin menes alle flyktige mineraloljer som kan anvendes i forbrenningsmotorer med styrt tenning for framdrift av kjøretøyer og som omfattes av EUs tolltariffnumre (CN-koder) 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 og 2710 11 59.

Med autodiesel menes gassoljer som kan anvendes i motorvogner og som omfattes av EUs tolltariffnummer (CN-kode) 2710 19 41 og gassoljer til bruk i ikke-veigående maskiner og landbrukstraktorer og som omfattes av EUs tolltariffnummer (CN-kode) 2710 19 45.

Med biodrivstoff menes flytende eller gassformige drivstoff som er produsert av biomasse og som kan anvendes i forbrenningsmotorer.

Med biomasse menes biologisk nedbrytbart organisk materiale, herunder deler av vekster, avfall og overskuddsprodukter fra primærnæringer (inkludert plante- og dyrebaserete substanser) så vel som biologisk nedbrytbare produkter, restprodukter, avfall, avløpsslam o.l. fra næringsvirksomhet og husholdninger. Materiale med fossilt eller mineralisk opphav anses ikke som biomasse.

Kravene til bensin framgår av tabell 1 i vedlegg IV til dette kapitlet. Fra 1. januar 2009 skal maksimalt svovelinnhold i bensin være 10 mg/kg.

For bruk av bensin i bevaringsverdige kjøretøyer tillates maksimalt blyinnhold på 0,15 gram pr. liter bensin. Bensinen skal også oppfylle kravet til benzeninnhold som vist i tabell 1 i vedlegg IV til dette kapitlet. Salget må ikke overskride 0,5 % av det totale årlige bensinsalget.

Kravene til autodiesel framgår av tabell 2 i vedlegg IV til dette kapitlet. Fra 1. januar 2009 skal maksimalt svovelinnhold i autodiesel være 10 mg/kg. Autodiesel til bruk i ikke-veigående maskiner og landbrukstraktorer er unntatt fra kravene i tabell 2 i vedlegg IV til dette kapitlet. Kravet til maksimalt svovelinnhold for autodiesel til bruk i ikke-veigående maskiner og landbrukstraktorer er 10 mg/kg fra 1. januar 2009.

Ved innblanding i autodiesel som skal møte kravene i tabell 2 vedlegg IV må biodrivstoff basert på fettsyremetylester (FAME) tilfredsstillende kravene i NS EN 14214.

De som omsetter drivstoff skal fra 1. april 2010 sørge for at minimum 3,5 volumprosent av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk per år består av biodrivstoff. Fra 1. mai 2011 økes kravet til andel biodrivstoff i totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk til minimum 5 volumprosent. Fra 1. januar 2011 skal det gjøres gjeldende bærekraftskriterier for omsatt

biodrivstoff. Kravene i første *og andre* punktum kan oppfylles av den enkelte omsetter eller av alle omsettere samlet.

Med omsetter menes den som er ansvarlig for innbetaling av særavgift knyttet til drivstoffet. Avgiftspliktig virksomhet er avgiftssubjektene slik disse er angitt i særavgiftsforskriften § 5-1 og § 5-2, jf. § 2-1, også dersom drivstoffet er unntatt for særavgifter.

De ansvarlige etter første ledd skal gjennomføre drivstoffkontroll etter gjeldende CEN-standarder eller på en tilsvarende måte. Kontroll av drivstoffkvalitetene skal utføres i henhold til krav og analysemetoder gitt i tabellene 1 og 2 i vedlegg IV til dette kapitlet.

De ansvarlige etter første ledd skal innen 1. april hvert år rapportere resultatene av forrige års drivstoffkontroll. De som omsetter drivstoff til veitrafikk skal innen 1. april hvert år rapportere forrige års omsatte volum drivstoff og biodrivstoff til veitrafikk til Statens forurensningstilsyn. Det skal også gis opplysninger om hva slags råstoff som er benyttet til produksjon av biodrivstoffet og opprinnelsesland for råstoffet. Det er bare omsatt biodrivstoff som det er gitt slike opplysninger om som vil bli regnet med i oppfyllelsen av omsetningskravet for biodrivstoff. Opplysningene skal kunne dokumenteres så langt dette er praktisk mulig. Rapportering kan skje fra den enkelte omsetter eller fra alle omsettere samlet. Ved felles rapportering skal opplysninger fra den enkelte omsetter fremkomme.

0 Endret ved forskrifter 22 des 2004 nr. 1760 (i kraft 1 jan 2005), 12 mai 2005 nr. 430, 6 nov 2007 nr. 1226, 24 mars 2009 nr. 351.

II

Endringene trer i kraft straks.



Oppsummering av høringsuttalelser til forslag om omsetningspåbud for biodrivstoff

Oppsummeringen nedenfor gir en oversikt over alle uttalelsene som er avgitt fra høringsinstansene. I dokumentet fremheves det vi vurderer å være de vesentligste momentene i uttalelsene. For en fullstendig oversikt viser vi til høringsuttalelsene fra de enkelte instanser. Det har i alt blitt avgitt 25 høringsuttalelser.

Landbruks- og matdepartementet

Landbruks- og matdepartementet støtter forslaget til endringer i omsetningskravet, og har ingen merknader ut over dette.

Statistisk sentralbyrå (SSB)

SSB mener at omsetningskrav for biodrivstoff er et dyrt tiltak og at det er samfunnsøkonomisk billigere å oppnå ytterligere reduksjoner i klimagassutslipp i andre sektorer enn transport. Utslipp av klimagasser fra veitransport er regulert gjennom CO₂-avgiften. Bruk av ytterligere virkemidler bør derfor begrunnes ut i fra en annen form for markedssvikt. Det foreligger ingen dokumentasjon bak forskriftsforslaget som sannsynliggjør slike eksternaliteter.

I forskriften foreligger det et rapporteringskrav knyttet til omsatt drivstoff, inkl biodrivstoff satt til 1. april. For å kunne benytte dette i sin publisering av energibalanse er det ønskelig med en frist satt til 1. mars.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Vi tar kommentarene til samfunnsøkonomisk lønnsomhet til orientering. Den generelle rapporteringsfristen i forskriften har ikke vært vurdert i denne høringen, men innspillet vil bli vurdert i en evt. ny revisjon av forskriften.

Norsk Petroleumsinstitutt (NP)

NP har følgende kommentarer til høringsforslaget:

1. NP gir sin tilslutning til forslaget om et omsetningskrav på 3,5 volumprosent biodrivstoff gjeldende fra 1. april 2010. Dette kan oppnås ved dagens lavinnblanding av biodiesel (B7) og en begrenset omsetning av bioetanol (E5) som allerede har startet opp.
2. Et krav om omsetning av minimum 5 volumprosent biodrivstoff forutsetter at hele landet må kunne forsynes med bioetanol i bensinen i tillegg til lavinnblanding av biodiesel. Det vil imidlertid kreves tid og store investeringer for å kunne forsyne hele landet med E5. Bransjen har behov for 18 – 24 måneder for å kunne bygge opp nødvendig infrastruktur til å håndtere bioetanol fra det tidspunkt forskriften om lagring og denaturering av bioetanol til bruk i drivstoff ble vedtatt, 1.



- november 2009. NP ber derfor om at et omsetningskrav på 5 volumprosent biodrivstoff ikke gjøres gjeldende før 1. november 2011.
3. NP støtter forslaget om innføring av bærekraftskriterier for biodrivstoff. Dette bør gjøres uavhengig av nivå på omsetningskravet. Slike krav må være harmonisert med kravene i EU.
 4. NP mener at forskriften må gi en nærmere presisering av hva som menes med "... alle omsettere samlet" i siste punktet i ledd 10 i forskriften. Betyr det at NPs medlemmer kan gå sammen for å oppfylle omsetningskravet?
 5. Det foreslås videre at det bør vurderes å innføre en form for kvotesystem knyttet til omsetning av biodrivstoff slik som foreslått i Sverige.
 6. De ber også om at det gjøres en nærmere vurdering av definisjonen av omsetter som brukes i forskriften.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Ad punkt 2 og 3: Vi ser at det kan bli en utfordring å oppnå et krav om en samlet omsetning på 5 volumprosent av biodrivstoff fra 1. januar 2011. Vi vil derfor foreslå at et slikt krav settes til 1. mai 2011. Vi vil også foreslå å innføre bærekraftskriterier fra 1. januar 2011 i tråd med EU (se kommentarer til Uniol).

Ad punkt 4: Medlemmene av NP kan gå sammen for å oppnå omsetningskravet.

Ad punkt 5 og 6: Vi vil foreslå at evt. dette blir tatt opp til vurdering uavhengig av denne forskriftsrevisjonen.

Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)

NHO er positive til tiltak for fremme bruk av biodrivstoff, men er skeptiske til et avgiftssystem som fører til økte kostnader for næringslivets transport. For å lykkes med å øke bruken av biodrivstoff trengs forutsigbare, langsiktige virkemidler og rammebetingelser. NHO mener at en kombinasjon av omsetningskrav og avgiftsinsentiver er best egnet for å oppnå dette. Mange tyngre kjøretøy kan kjøre på høye innblandinger av biodiesel (B30 og B100). Med eksisterende avgiftsregime vil aktørene i transportnæringen som benytter eller ønsker å benytte slike drivstoff påført betydelige ekstra kostnader. De har varslet at de må gå bort fra en slik satsning. Avgiftsleggingen kan gjøre det økonomisk attraktivt for tungtransport å legge om til biodrivstoff ut over omsetningskrav. NHO mener at avgifter også vil kunne være et viktig virkemiddel for å stimulere til oppbygging av biodrivstoffindustri og grønne arbeidsplasser.

NHO støtter uttalelsen fra NP.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Vi tar uttalelsen til etterretning.

Norsk Bioenergiforening (NoBio):

NoBio er positive til denne opptrappingen, men mener ikke dette er tilstrekkelig til å gi trygghet for aktørene og sikre at biodrivstoffmarkedet ikke stagnerer. NoBio oppfatter det politiske initiativet for å trappe opp omsetningskravet som motivert med behovet for å



bevare biodieselomsetningen og dermed også biodieselproduksjon i Norge. NoBio foreslår følgende endringer i forskriftsforslaget:

1. Forskriften endres slik at det fra 2010 påbys 5 % lavinnblanding av *biodiesel* i all autodiesel, og fra 2011 påbys 5 % lavinnblanding av bioetanol i all bensin. Etter innføringen av autodieselavgiften er forutsetningene for å få flere typer høyinnblandede og rene biodrivstoff ut i markedet radikalt endret. Nå har B 100 og B 30 avgift, mens tilsvarende biogass og bioetanol (E 85) har avgiftsfritak. Dette innebærer at omsetningskravet ikke lenger er et godt incentiv for biodiesel. Hvis drivstoffstandarden for bensin på sikt endres slik at det blir tillatt å blande inn 10 % bioetanol i bensin vil et generelt omsetningskrav på 5 % langt på vei kunne innfris kun ved innblanding av bioetanol. NoBio mener oljeselskapene bør ha incentiver som sikrer at både biodiesel, bioetanol og biogass tilbys kundene.
2. Det legges inn i forskriftsteksten at innblandingskravet etter 2011 utvides fra kun å omfatte veitrafikk til også å omfatte anleggstrafikk og skipstrafikk. NoBio mener omsetningskravet på sikt bør utvides til å omfatte all bruk av fossilt drivstoff. Påbudet bør i første omgang (2011) utvides ved at oljeselskapenes salg av anleggsdiesel til industri og landbruk og marine gassoljer til kystflåten omfattes av innblandingskravet. NoBio oppfordrer samtidig SFT til å utrede en videre utvidelse av omsetningskravet til fly.
3. Det tas ingen forbehold om tidspunktet for innføringen av bærekraftskravene. Bærekraftskriteriene skissert i EUs fornybardirektiv kan implementeres allerede nå, og utvides og oppdateres etter hvert. NoBio ser derfor ingen grunn til å ta forbehold om innføring av disse i 2011.

NoBio har to alternative forslag til forskriftstekst knyttet til ledd 10 i forskriften:

- *All autodiesel skal være innblandet minst 5 % biodiesel. Fra det tidspunkt det er gjort gjeldende bærekraftskriterier for omsatt biodrivstoff, skal de som omsetter drivstoff sørge for at biodrivstoff erstatter 5 volumprosent av omsatt bensin til veitrafikk og 5 volumprosent av all diesel til veitrafikk, skipsfart og anleggstransport. Bærekraftskravene gjøres gjeldende fra 1. januar 2011.*
- *All autodiesel skal være innblandet minst 5 % biodiesel. Fra det tidspunkt det er gjort gjeldende bærekraftskriterier for omsatt biodrivstoff, skal de som omsetter drivstoff sørge for at alt omsatt fossilt drivstoff er innblandet minimum 5 volumprosent biodrivstoff. Innblandingskravet skal omfatte bensin, autodiesel, anleggsdiesel og marine gassoljer. Bærekraftskravene gjøres gjeldende fra 1. januar 2011.*

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Ad punkt 1: Det vurderes ikke som aktuelt å sette et innblandingskrav på det nåværende tidspunkt. Et bredt omsetningskrav er mer fleksibelt og dermed mer kostnadseffektivt enn f.eks. et strengt innblandingskrav. I Norge er det også klimamessige forhold som gjør det vanskelig å overholde et slikt krav for eksempel i kuldeperioder. Allerede i dag er rundt 5 % av all diesel som omsettes biodiesel. Et eget omsetningskrav til biodiesel i diesel vil derfor ikke medføre noen endring i dagens omsetning. Dette vil kunne føre til en markedsmessig vridning som kan øke kostnadene for å nå omsetningskravet på 5 %



for alt drivstoff i 2011. I tillegg vil etanol i de fleste tilfeller gi høyere klimagassgevinst enn biodiesel.

Det er viktig at det blir stilt krav til de miljømessige egenskapene for biodrivstoffet. Vi foreslår derfor at det blir stilt krav til bærekraft for biodrivstoff med virkning fra samme dato som i EU 1. januar 2011.

En utvidelse av krav til omsetning av biodrivstoff for skipstrafikk og anleggsmaskiner er en del av EUs direktiv for drivstoffkvaliteter. Vi foreslår at dette evt. blir en del av en mulig norsk implementering av dette direktivet.

Uniol

Uniol stiller seg bak de forslag som NoBio har gitt, men har følgende tilleggsvurderinger:

1. Det må være et klart og tydelig omsetningskrav for at biodieselforbruket skal opprettholdes og øke.
2. Det må være tydelige og forutsigbare rammebetingelser knyttet til forbruket av biodiesel i Norge.
3. Det foreliggende forslaget til endringer i omsetningskravet gir ikke tilstrekkelig trygghet for fortsatt drift av Uniol.
4. Det må innarbeides en løsning i forskriften som sikrer at minimum 5 % av omsatt diesel er biodiesel slik dette er foreslått av NoBio.
5. Uniol foreslår følgende tekst knyttet til en økning av omsetningspåbudet til 5 %:
”Bærekraftskriteriene i EUs fornybarhetsdirektiv gjøres gjeldende fra 1. januar 2011. Fra samme tidspunkt skal de som omsetter drivstoff sørge for at minimum 5 volumprosent av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk, landbruk, anleggstrafikk samt kystflåten per år består av biodrivstoff. Bærekraftskriteriene justeres i tråd med endringer i EUs fornybarhetsdirektiv.”
6. Norske myndigheter må snarest igangsette et arbeid for å vurdere å endre forskriften til en forskrift om tvungen innblanding med høy grad av tilpassning til EUs regelverk.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Direktoratet er enig i at det bør være tydelige og forutsigbare rammebetingelser knyttet til biodrivstoff. Det bør derfor settes konkrete frister for når bærekraftskriterier og omsetningspåbud skal gjelde. Direktoratet vil derfor foreslå å fastsette dato for når bærekraftskriteriene skal gjelde til 1. januar 2011, i tråd med EUs direktiver. En økning av det generelle kravet til omsetning av biodrivstoff til 5 % foreslås satt til 1. mai 2011 (se uttalelse fra NP og merknader til denne over).

Det vurderes ikke som aktuelt å sette et innblandingskrav på det nåværende tidspunkt. Et bredt omsetningspåbud er mer fleksibelt og dermed mer kostnadseffektivt enn f.eks. et strengt innblandingskrav. I Norge er det også klimamessige forhold som gjør det vanskelig å overholde et slikt krav for eksempel i kuldeperioder. Ulike former for omsetningspåbud brukes for eksempel i land som Danmark, Tyskland, Nederland og Storbritannia og vurderes innført i Sverige.



ZERO og Natur og Ungdom (NU)

ZERO og NU har oppsummert sin høringsuttalelse i følgende punkter:

1. ZERO og NU er positive til økningen av kravet til omsetning av biodrivstoff i drivstoff til veitrafikk til 3,5 % fra 1. april 2010 og til 5 % fra 1. januar 2011.
2. Det er viktig at denne avgjørelsen tas raskt og at det ikke blir noen flere utsettelse. Avgjørelsen må være tydelig og uten forbehold som formuleringer som "tar sikte på" innebærer.
3. Bærekraftskravene må innføres senest 1.1.2011, slik som EU-landene. Vi ser ingen grunn til at Norge skal være senere enn andre EU-land. Et frivillig rapporteringssystem er positivt inntil EU-kravene blir gjeldende.
4. Omsetningskravet gjøres spesifikt gjeldende for diesel (5 %) og bensin (5 %). Dette er for å sikre forutsigbarhet for produsentene av drivstoffet.
5. Omsetningspåbudet må trappes ytterligere opp etter 1.1.2011 eller det må komme andre virkemidler som fremmer biodrivstoff, slik at vi øker biodrivstoffbruken til over 5 %
6. Det er viktig å klargjøre at det vil bli sanksjoner, for eksempel dagsbøter, dersom en omsetter ikke følger omsetningspåbudet.
7. Også avgiftsfri diesel bør omfattes av påbudet.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Ad punktene 1-4: Vi viser her til merknader under uttalelsene til NoBio, NP og Uniol.

Ad punkt 5: Tas til etterretning.

Ad punkt 6: Vi viser til de avsluttende bestemmelsene i produktforskriften og § 7-4 om tvangsmulkt.

Ad punkt 7: Dette mener vi vil bli best ivaretatt gjennom en evt. norsk implementering av EUs direktiv 2009/30/EF om drivstoffkvaliteter hvor krav til klimagassreduksjoner også vil omfatte anleggs- og landbruksmaskiner, samt båttrafikk på innenlandske sjøveier.

Bellona

Bellona er positive til å øke omsetningskravet for biodrivstoff og at det parallelt innføres bærekraftskrav. De mener likevel at forslaget ikke går langt nok. De har følgende merknader til forslaget:

1. Bellona støtter forslagene om å øke omsetningskravene til 3,5 % fra 1. april 2010 og 5 % fra 1. januar 2011 samtidig med at det innføres bærekraftskrav. Det bør vurderes å gjøre omsetningskravene spesifikke for diesel og bensin for å unngå at biodiesel blir skjøvet ut av markedet.
2. De mener også at såkalt avgiftsfri diesel bør innlemmes i omsetningskravet fordi dette utgjør en stor del av det totale dieselforbruket.
3. Bellona støtter en innføring av EUs bærekraftskriterier så snart som mulig i Norge, og foreslår samtidig at det iverksettes vurderinger av bærekraftskrav også for fossilt drivstoff.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:



Ad punkt 1 vil vise til våre vurderinger til NoBio og Uniol.

Ad punkt 2 og 3: Sektorer som benytter avgiftsfri diesel vil evt. bli omfattet av et omsetningskrav gjennom en mulig norsk implementering av EUs drivstoffdirektiv (2009/30/EF). Det samme direktivet stiller også krav om rapportering av livssyklusutslipp av drivhusgasser per energienhet for fossile drivstoff.

Landsorganisasjonen i Norge (LO)

LO støtter forslaget til endring av produktforskriften. De vil også påpeke betydningen krav til økt forbruk av biodrivstoff har for de industrimiljø som produserer og arbeider for etablering av norsk produksjon av biodrivstoff. De støtter også opp om arbeidet for å få på plass bærekraftskriterier for produksjon av biodrivstoff.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Vi viser til vurderinger under NP, NoBio og Uniol.

Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS)

Gjennom raskt å øke omsetningspåbudet for biodrivstoff gis positive signaler til biodrivstoffprodusenter om at biodrivstoff bør satses på. YS håper økningen i omsetningspåbudet gir bransjen insentiver til fortsatt satsning og utvikling innenfor biodrivstoff og at dette vil skape flere grønne arbeidsplasser. YS finner det rimelig at en videre økning av omsetningspåbudet gjøres gjeldende fra det tidspunkt bærekraftskriteriene trer i kraft.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Vi viser til vurderinger under NP, NoBio og Uniol.

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)

MEF støtter prinsipielt innblanding av biodrivstoff i fossilt drivstoff, og at biodrivstoff skal tilfredsstille EUs krav til bærekraft. Videre mener de at det bare bør brukes innblanding med andregenerasjons biodrivstoff i Norge. Norske myndigheter bør utarbeide en plan for langsiktig energiforsyning og –bruk, bl.a. for å fatte beslutninger om de mest effektive energibærere til transport.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:

Vi vil foreslå å innføre krav til bærekraft i tråd med EUs direktiver fra 1. januar 2011 i likhet med EU. Det vil bli gitt incentiv til å omsette andregenerasjons biodrivstoff i forbindelse med implementering av EUs direktiv om fornybar energi (2009/28/EF). Der vil andregenerasjons biodrivstoff telle dobbelt i oppfyllelse av forpliktelsen om at 10 % av energien til transportformål skal komme fra fornybare energikilder..

Transportbedriftenes Landsforening (TL)

TL er positive til tiltak som medfører økt bruk av biodrivstoff gitt sertifisering som oppfyller bærekraftskriterier. Biodrivstoff vil være det viktigste tiltaket for å få ned klimagassutslipp fra kollektivtransport med buss de neste 10 årene. Skal dette lykkes må det etableres langsiktige og forutsigbare virkemidler og rammebetingelser for bruk av



biodrivstoff. TL mener at i tillegg til det foreslåtte omsetningspåbudet også må gjeninnføres et avgiftsfritak for høyinnblanding av biodiesel. Med høyere driftskostnader for bussene vil tempoet på klimagassreduksjoner i bussektoren settes ned.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:
Vi viser til vurderinger under NP, NoBio og Uniol.

Norges Automobil-Forbund (NAF)

NAF er svært positive til et omsetningskrav. De mener videre at det bør innføres tiltak og insentiver som gjør høyinnblandet biodiesel konkurransedyktig i forhold til fossil diesel. Norge bør også ta i bruk EUs bærekraftskrav for biodrivstoff så raskt som mulig og senest innen 1. januar 2011.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:
Vi viser til vurderinger under NP, NoBio og Uniol.

Hovedorganisasjonen for handel og tjenester (HSH)

HSH er positive til og støtter de foreslåtte endringene i omsetningskrav for biodrivstoff.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:
Innspillet tas til etterretning.

Norges Colonialgrossisters Forbund (NCF)

NCF støtter de foreslåtte endringene i dagens omsetningskrav for biodrivstoff, og at det innføres bærekraftskriterier i samsvar med EU.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:
Innspillet tas til etterretning.

Vestlandsforskning

Forslaget til endring av omsetningspåbud bør følges opp med forskningsmidler. Dette skal fremskaffe kunnskap om utslippsproblematikk knyttet til økt bruk av biodrivstoff.

Direktoratet for klima og forurensning sin vurdering:
Innspillet tas foreløpig til etterretning.

Følgende etater/institusjoner hadde ingen merknader til forslaget:

Justis- og politidepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet
Toll- og avgiftsdirektoratet
Arbeidstilsynet
Norsk Industri



**KLIMA- OG
FORURENSNINGS-
DIREKTORATET**

Side 8 av 8

Cicero