

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

«KONTAKT»

Statens forurensningstilsyn
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@sft.no
Internett: www.sft.no

Dato: 07.11.2007
Vår ref.: 2007/956-2
Deres ref.: «REF»
Saksbehandler: Roar Gammelsæter, telefon: 22573571

Høring – forslag til omsetningspåbud for biodrivstoff

I revidert nasjonalbudsjett (St.meld. nr. 2 (2006-2007)) og i klimameldingen (St.meld. nr. 34 (2006-2007)) foreslås det å innføre et krav om at en viss andel av omsatt mengde drivstoff til veitrafikken skal bestå av biodrivstoff. Statens forurensningstilsyn (SFT) sender med dette forslag til omsetningspåbud for biodrivstoff ut på alminnelig høring. Forslaget innebærer at fra og med 2008 skal minst to volumprosent av årlig omsatt mengde drivstoff til veitrafikk bestå av biodrivstoff, økende til minst fem volumprosent fra og med 2009.

Omsetningspåbudet foreslås gjennomført gjennom en endring i forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) § 3-16 om kvaliteten på bensin og autodiesel til bruk i motorvogner. Formålet er å redusere utslippene av klimagasser i forhold til bruk av fossilt drivstoff.

Frist for å komme med kommentarer og innspill til SFTs forslag til regelverk settes til 7. februar 2008.

Bakgrunn

Utslipp av klimagasser fra landtransporten (veitrafikk) utgjorde 18 prosent av Norges samlede utslipp av klimagasser i 2005. I perioden 1990-2005 økte utslippene fra landtransport med om lag 27 prosent, mens de samlede norske utslippene økte med i underkant av ni prosent. Det forventes fortsatt sterk vekst i klimagassutslippene (CO₂) fra

veitrafikken dersom ikke nye tiltak iverksettes. Vi viser til klimameldingen og SFTs klimatiltaksanalyse for en bred omtale av tiltak og virkemidler på dette feltet.

Økt bruk av biodrivstoff til erstatning for fossilt drivstoff er én måte å bidra til å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken. Biodrivstoff blir framstilt av fornybare råstoff, som ulike plantebaserte materialer. Planter tar opp CO₂ i luften gjennom fotosyntese og slipper det ut igjen gjennom forbrenning eller nedbryting. CO₂ som slippes ut, bindes på nytt når nye planter vokser opp igjen. CO₂ fra biologisk materiale inngår derfor i klodens naturlige karbonkretsloop og medfører isolert sett ingen netto CO₂-utslipp, i motsetning til forbrenning av fossilt materiale som øker samlet tilgjengelig karbonmengde. Biodrivstoff regnes derfor for å være klimagassnøytralt etter Kyotoprotokollen. Netto klimaeffekt av biodrivstoff i global sammenheng er imidlertid avhengig også av faktorer som råvarer og arealbruk (se under).

I rapporten *Virkemidler for økt bruk av biodrivstoff i Norge* (TA-2162/2006) gir SFT en vurdering av hvordan man kan øke bruken av biodrivstoff i Norge. Det vurderes blant annet at et omsetningskrav vil være en styringseffektiv måte å oppnå en målsetning om økt bruk av biodrivstoff, og at et bredt omsetningskrav rettet mot bransjen vil være mer fleksibelt og dermed mer kostnadseffektivt enn f.eks. et strengt innblandingskrav eller pumpekrav.

I revidert nasjonalbudsjett (St.meld. nr. 2 (2006-2007)) og i klimameldingen (St.meld. nr. 34 (2006-2007)) foreslås det å innføre et krav om at en viss andel av omsatt mengde drivstoff til veitrafikken skal bestå av biodrivstoff. Forslaget innebærer at fra og med 2008 skal minst to volumprosent av årlig omsatt mengde drivstoff til veitrafikk bestå av biodrivstoff, økende til minst fem volumprosent fra og med 2009, og er i tråd med Soria Moria-erklæringens omtale av biodrivstoff.

SFT skal gjennomføre høring av forslaget til regelverk, og har utarbeidet et forslag til endring i produktforskriften § 3-16. Forslaget sendes med dette på alminnelig høring.

Høringsforslaget

Forslaget legger opp til at drivstoffbransjen får krav om at en viss andel av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikken skal bestå av biodrivstoff. Biodrivstoff defineres bredt til å omfatte alle flytende eller gassformige drivstoff produsert av biomasse, til forbrenningsmotorer. Biomasse er å forstå som alt biologisk nedbrytbart materiale, herunder deler av vekster, avfall og overskuddsprodukter fra primærnæringer og biologisk nedbrytbart materiale og avfall fra husholdninger og næringsvirksomhet. Materiale med mineralisk eller fossilt opphav (som f.eks. naturgass) skal ikke anses som biomasse. Biodrivstoffene skal tilfredsstille de alminnelige kravene til drivstoffkvalitet, som svovelinnhold, damptrykk osv.

Den som omsetter drivstoff til veitrafikk skal sørge for at biodrivstoff utgjør minst to volumprosent av sin totale omsatte mengde drivstoff til veitrafikk for 2008 og minimum

fem volumprosent av total omsatte mengde for 2009 og påfølgende år. Kravet kan oppfylles enten gjennom egen omsetning eller gjennom samarbeid med andre, hvor en samlet omsetning legges til grunn. Rapportering om totale mengder omsatt drivstoff og biodrivstoff til veitrafikken fra hvert år skal innen 1. april påfølgende år rapporteres til SFT. Rapportering kan skje fra den enkelte omsetter eller samlet på vegne av flere. Gjennomsnittlig tetthet som skal anvendes som basis for rapportering av omsatt mengde drivstoff, herunder omregning av gass, framgår av tabell 4 i forskriften.

=

Det er viktig å sikre miljø- og samfunnshensyn ved produksjon og bruk av biodrivstoff. Internasjonalt pågår det nå ulike prosesser for å konkretisere bærekraftskriterier for biodrivstoff, med sikte på internasjonale eller flernasjonale ordninger. Særlig Storbritannia har kommet langt med å konkretisere rapporteringskrav for biodrivstoff. Som et første trinn foreslår vi i forskriften at omsetter skal rapportere om netto klimaeffekt og andre miljø- og samfunnsmessige forhold ved biodrivstoffet. Etter hvert som det blir utarbeidet nærmere anbefalinger og krav internasjonalt, tas det sikte på å innta nærmere bestemmelser på dette området også i forskriften. Erfaringene fra den nasjonale rapporteringen vil også bli tatt med i vurderingen av slike bestemmelser.

Omsetningskravet foreslås gjennomført gjennom en endring av produktforskriften § 3-16 med vedlegg, jf. vedlagt forslag til forskriftsendring. SFT vil utarbeide veileder til forskriften om rapportering på miljø- og samfunnsmessige forhold, basert bl.a. på britenes forslag til rapporteringskrav.

Når det gjelder mulige, framtidige endringer av forskriftsforslaget, så tar EU-kommisjonen sikte på å endre drivstoffstandarden slik at det kan blandes inn mer biodrivstoff enn fem volumprosent i drivstoff brukt i ordinære biler. Det foreslåtte norske omsetningskravet vil bli vurdert økt i takt med en eventuell heving av denne terskelen for lavinnblanding. Det vil også bli vurdert å på sikt utvide det foreslåtte omsetningskravet til flere typer fossile brenslere, som fyringsolje og anleggsgas.

De viktigste konsekvensene av forslaget

Effekter på utslipp og kostnader ved å gjennomføre det foreliggende forslaget er i hovedsak omtalt i SFTs rapport TA-2162/2006. Det ble her vurdert omsetningskrav på to og fire volumprosent, mens det foreliggende forslaget omfatter krav på to og fem volumprosent. SFT har derfor foretatt supplerende vurderinger av fem prosentskravet (se Revidert konsekvensvurdering av biodrivstoff. SFT, 2007).

Biodrivstoff kan blandes inn i fossile drivstoff eller benyttes alene. Inntil fem volumprosent innblanding er definert som lavinnblanding og kan uten videre benyttes i alle moderne kjøretøy. Høyinnblanding anses etter dagens regler som all innblanding over fem volumprosent. Høyinnblandete (6-100%) biodrivstoff må selges fra egne pumper og kjøretøyene må være godkjent og eventuelt tilpasset for slikt bruk.

Det forventes at to prosents-kravet vil bli oppfylt i hovedsak gjennom lavinnblanding i ordinær bensin og autodiesel. I følge opplysninger fra drivstoffbransjen er det ikke aktuelt med lavinnblanding av biodrivstoff i 98 oktan bensin, samtidig som det kan være problemer med biodiesel i kulde (under -15°C). Det vil derfor sannsynligvis ikke bli lavinnblanding i alt ordinært drivstoff over hele landet gjennom hele året. På den bakgrunn forventes det at fem prosents-kravet vil bli oppfylt gjennom en kombinasjon av lavinnblanding og omsetning av ulike typer høyinnblandete biodrivstoff.

Når det gjelder den forventede etterspørselssituasjonen for biodrivstoff, så varierer dette noe. For høyinnblandet bioetanol kreves det særlig tilpassete biler (fleksifuel-biler). Disse kan gå på vanlig bensin, eller ulike blandingsforhold mellom bensin og bioetanol (opp til 85% bioetanol, såkalt E85). Det antas at det i dag er mellom 700 og 1 000 slike kjøretøy i Norge. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2007 ble engangsavgiften for slike kjøretøy redusert med 10.000 kr. Det forventes derfor at antallet slike kjøretøy i Norge vil øke i tiden framover, og dermed også etterspørselen etter høyinnblandet bioetanol. Ren biodiesel krever også i hovedsak særlig tilpassete kjøretøy, men høyinnblandet biodiesel (f.eks. 30% biodiesel (B30)) kan sannsynligvis benyttes av en betydelig andel av dieselmotorkjøretøyene i dagens norske bilpark. Det er anslått at det er minst 50 000 kjøretøy, særlig noe eldre kjøretøy, som kan anvende en høyere andel biodiesel enn fem volumprosent. Informasjon om hvilke kjøretøy dette gjelder, er i dag ikke systematisert og allment tilgjengelig, selv om flere importører og forhandlere nå går ut med informasjon til sine kunder om hvilke motortyper og årsmodeller som kan kjøres på høyinnblandet biodiesel. Samferdselsmyndighetene vil arbeide videre med å undersøke mulighetene for bruk av biodrivstoff i eksisterende bilpark, og for hvordan staten kan informere kjøretøyeiere om hva de ulike motortypene tåler av biodrivstoff.

Forskriftsforslaget vil innebære økte kostnader for drivstoffbransjen, i form av investeringer i ny infrastruktur, noe tilpasninger av tekniske egenskaper ved fossilt drivstoff som skal blandes med biodrivstoff, og økt produksjons- eller innkjøpspris på biodrivstoff iht. fossilt drivstoff. Infrastrukturkostnadene er særlig forbundet med bioetanol, fordi etanol ikke kan lagres på vannbunn slik det gjøres i dag for fossile drivstoff. Det vil også være kostnader knyttet til behovet for egne pumper og andre tilpasninger på det enkelte fyllested. Det forventes at bensinprisen kan øke med 10-20 øre pr. liter eks. mva. Det kan også bli prisøkninger på andre drivstoff.

Kostnadene ved en andel på fem volumprosent biodrivstoff (2009) anslås til ca. 380-490 millioner kroner, eller ca. 1 000 -1 300 kr pr tonn redusert CO_2 . Dette kostnadsanslaget inkluderer ikke kostnader knyttet til utbygging av infrastruktur for omsetning av lavinnblandet biodiesel eller høyinnblandet biodrivstoff generelt. Kostnader til rapportering om biodrivstoff iht. forskriftsforslagets krav er heller ikke inkludert.

Nytten av forslaget vil i hovedsak være knyttet til reduserte klimagassutslipp (CO_2). Det er beregnet at forslaget vil gi nedgang i CO_2 -utslippene i Norge på ca. 160.000 tonn/år ved et omsetningskrav på to volumprosent, og en nedgang på 400.000 tonn/år ved krav om fem volumprosent. En forutsetning for en global (netto) nedgang i CO_2 -utslippene er at

produksjon og transport av biodrivstoffene ikke frigir mer klimagasser enn gevinsten ved bruk.

Effekten av klimautslipp kommer over lang tid og omfanget av forventede skader er følgelig også usikre. Det er derfor vanlig å verdsette nytten av reduserte klimagassutslipp på basis av tiltakskostnader knyttet til å oppfylle kravene i Kyoto-protokollen. Prisen i kvotesystemet har variert til dels betydelig det siste året, og ligger for tiden på om lag 160 kr. pr. tonn CO₂-ekvivalenter (for levering i 2008). Det er vanskelig å gi presise anslag både for kostnadene knyttet til utslippsreducerende tiltak i Norge og for framtidig kvotepris. EU har nylig anslått den globale karbonprisen til 37 euro pr. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020, tilsvarende om lag 300 kroner, i et alternativ med en ambisiøs internasjonal klimaavtale der utslippene i industrilandene reduseres med om lag 60 prosent i 2050 sammenlignet med 1990. Dette er også i tråd med den prisutviklingen som Stern-rapporten anslår i en utslippsbane der konsentrasjonene av klimagasser i atmosfæren stabiliseres på rundt 550 ppm.

Med dagens kostnadsbilde er forslaget dermed ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Ved inngåelse av en ny og mer ambisiøs klimaavtale etter Kyotoavtalens utløp i 2010, vil det være behov for å gjennomføre tiltak med en høyere kostnad. På kort sikt er det begrenset hvilke muligheter som finnes for å redusere CO₂-utslippene fra veitrafikken, samtidig som vi vet at mindre kutt som gjennomføres tidlig, vil tilsvare større kutt som foretas senere. Miljøeffektene knyttet til endringer i jordens klima kan bli svært alvorlige. Derfor bør man som hovedregel gjennomføre kostnadseffektive tiltak først. Også føre vår-prinsippet bør legges til grunn i vurdering av aktuelle tiltak og virkemidler. Videre vil tydelige signaler fra myndighetene om vilje til å satse på biodrivstoff være viktig for å utvikle infrastruktur og et fungerende marked for biodrivstoff, som drivkraft for å framskynde utviklingen av 2. generasjonsteknologi for biodrivstoff (se under). Det forventes at en større – og forutsigbar – etterspørsel vil føre til lavere produksjonskostnader for biodrivstoff på sikt. På denne bakgrunn vurderes det at man bør stimulere til økt bruk av biodrivstoff, selv om dette i dag ikke er et kostnadseffektivt klimavirkemiddel.

Vi understreker at det er usikkerhet i de forutsetningene som ligger til grunn for beregningene og i hvordan de ulike aktørene vil tilpasse seg det foreslåtte omsetningskravet. Forslaget åpner for ulike tilpasninger mht. lavinnblanding, høyinnblanding, biodiesel, bioetanol, biogass eller andre biodrivstoff. Det er stor variasjon både på kostnads- og nyttesiden av ulike biodrivstoff, avhengig av en rekke faktorer som råvare, produksjonsprosess og arealbruk.

Bærekraftig produksjon og import av biodrivstoff

I forbindelse med økt bruk av biodrivstoff blir det viktig å sikre de helhetlige hensynene til miljø- og samfunnsforhold. Produksjon av biodrivstoff kan bidra til å øke markeds- og inntektspotensialet for landbruks- og skogsprodukter fra utviklingsland, men kan også ha virkninger på matvarepriser og -sikkerhet. Mange land har nå satt relativt høye mål på hvor stor andel av drivstofforbruket i transportsektoren som skal erstattes med

biodrivstoff. Dersom disse målene skal nås, må den globale produksjonen av biodrivstoff øke betraktelig. Produksjon av biodrivstoff vil i global sammenheng framover komme i konkurranse med matproduksjon. Det er relativt stor enighet blant de ulike aktørene om at en større økning av biodrivstoffproduksjon basert på dagens teknologi kan påvirke matsikkerheten. Det kan også skapes press på eller forverre forholdene til svake grupper som minoritets- eller urbefolkninger, og skapes press i forhold til landrettigheter og arbeidsvilkår for arbeiderne. På den andre siden kan det også gi betydelige muligheter for økte inntekter for primærprodusenter eller fattige bønder.

Økt produksjon av biodrivstoff kan ha negative virkninger for miljøkomponenter som skogarealer, biologisk mangfold, økt vannforbruk, bruk av kjemiske innsatsfaktorer og forringelse av jordas organiske innhold. For eksempel vil oppdyrking av torvmyrer og våtmark for etablering av oljepalmeplantasjer eller hugst av regnskog for produksjon av ulike biomassevekster, føre til utslipp av klimagasser som langt overstiger det biodrivstoffproduktene kan spare inn over det aktuelle tidsrommet. Arealbruksendringer, og introduksjon og mulig spredning av fremmede organismer og genmodifiserte organismer utgjør særlige trusler mot det biologiske mangfoldet.

Det er også store variasjoner i netto klimaeffekt av ulike biodrivstoff. Forutsetningen om "kretsløpsnøytralt" CO₂ fra biodrivstoff bygger på at biomassen som er brukt til biodrivstoff avløses av ny biomasse, som tar opp igjen tilsvarende mengde CO₂. Samtidig kan selve produksjonen og transporten av biodrivstoffet føre til utslipp av klimagasser, avhengig av bl.a. type råstoff, innsatsfaktorer, energibruk i produksjonsprosessen, hvilke økosystemer som konverteres til jordbruksarealer og hvordan biodrivstoffet transporteres dit det skal brukes (frakt med f.eks. skip, tog eller lastebil har svært ulike klimautslipp). Av dagens biodrivstoff er det f.eks. beregnet at biodiesel fra raps kan gi rundt 30-70% reduksjon i CO₂ pr/km ved bruk, etanol fra hvete kan gi rundt 30-40% reduksjon og etanol fra sukkerrørproduksjon i Brasil kan gi over 90 % reduksjon. Beregningene avhenger bl.a. av hvilke faktorer man teller med i beregningsgrunnlaget. Det er derfor viktig å vurdere biodrivstoff innenfor rammen av en helhetlig livsløpsanalyse, både for nasjonal produksjon og for import.

Disse forholdene er nærmere belyst i bl.a. en ECON-rapport fra juni 2007 utarbeidet på oppdrag fra Utenriksdepartementet (<http://www.regjeringen.no/Upload/UD/Vedlegg/bio.pdf>) og i SFTs rapport TA-2162/2006. En hovedkonklusjon er at det er behov for å få på plass ordninger for å fremme bærekraftig produksjon og import av biodrivstoff, av typen sertifiseringsordning, internasjonale mekanismer eller lignende. Det er allerede satt i gang en rekke internasjonale initiativer innenfor dette feltet. På kortere sikt er det mulig at man vil komme til frivillige avtaler med interesserte land og at særlig EUs regelverk vil innføre viktige bærekraftsprinsipper. Et viktig premiss for regulering av biodrivstoff er å fremme likebehandling av nasjonal produksjon og import, og å unngå vilkårlige handelshindringer.

Drivstoffbransjen selv, som produsent eller innkjøper, står ganske fritt med hensyn til å kunne stille krav til miljøegenskaper og andre forhold, innenfor rammene av likebehandling i anbudsprosesser og lignende. Samtidig setter internasjonale avtaler

grenser for hvordan nasjonale myndigheter kan begrunne og utforme tekniske og miljømessige krav til import og omsetning av biodrivstoff, eller til innretningen av økonomiske virkemidler. Det vil sannsynligvis være behov for overnasjonale eller internasjonale føringer/krav, og Norge vil samarbeide med blant annet EU, internasjonale organer og drivstoffbransjen for å få på plass de nødvendige ordningene. Økt mengde omsatt biodrivstoff vil gi økende behov for slike ordninger, og Regjeringen vil vurdere den nasjonale strategien for økt bruk av biodrivstoff ut fra dette arbeidet senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2009. EU har på samme måte som Norge lagt vekt på at produksjon og import av biodrivstoff skal være bærekraftig i forhold til miljømessige og samfunnsmessige hensyn.

Annengenerasjons biodrivstoff

Dagens biodrivstoff er i hovedsak bioetanol (ca. 90 % basert på sukker, mais, hvete o.l.), og biodiesel basert på planteoljer (oljepalme, soya, raps og lignende) og animalsk fett (fiske- og slakteriavfall o.l.). Slik såkalt førstegenerasjons biodrivstoff baseres dermed på mat- eller fôrvarer som innsatsfaktor. Såkalt 2. generasjons biodrivstoff vil kunne utnytte blant annet biomasse fra marginale landområder, biologisk avfall og restfraksjoner fra annen aktivitet, som for eksempel cellulose fra trær og treavfall. 2. generasjons biodrivstoff forventes generelt å ha bedre netto klimaeffekt, mindre negative konsekvenser, bedre ressursutnyttelse, bedre drivstoffkvalitet, og i tillegg et potensial for norsk produksjon. Likevel må man også her være oppmerksom på ulike netto klimaeffekt og miljø- og samfunnsmessige forhold ved ulike biodrivstoff, slik at det sannsynligvis vil være behov for bærekraftskriterier og livsløpsanalyser også for 2. generasjons biodrivstoffene.

2. generasjons biodrivstoff er ennå ikke satt i kommersiell produksjon, men regnes å være det i løpet av noen år. Ulike kilder antyder at en sannsynlig tidshorisont kan være 2-10 år for utvikling av markedsklar 2. generasjons biodrivstoff. I klimameldingen varsler regjeringen at man ønsker å bidra til at slikt biodrivstoff raskt blir alminnelig tilgjengelig i drivstoffmarkedet, og at det i samarbeid med aktørene vil bli tatt initiativ til en strategi for økt FoU på 2. generasjons biodrivstoff, herunder vurdering av støtteordninger til demonstrasjonsanlegg. Mulighetene for et nordisk og internasjonalt samarbeid skal også vurderes.

Frist for å avgi høringsuttalelse

SFT ber om skriftlige høringsuttalelser. Alle høringsuttalelser vil bli vurdert av SFT, og etter en slik vurdering vil vi oversende endelig forslag til forskriftsendring til Miljøverndepartementet. Departementet vil så fastsette endelig forskrift.

Vi ber om at mottakere av dette brevet som er bransjeorganisasjoner e.l., formidler høringsdokumentene videre til sine medlemmer. **Også parter som ikke er oppført som høringsinstanser kan avgi uttalelse.**

Høringsbrev og forslag til forskriftsendring, pluss bakgrunnsmateriale legges ut på www.sft.no. Vi ser gjerne at høringsuttalelser sendes elektronisk til postmottak@sft.no. Høringsfrist settes til 7. februar 2008.

Med hilsen

Hilde Terese Hamre (etter fullmakt)
Direktør for lokalmiljøavdelingen

Hans Aasen
Seksjonssjef

Vedlegg: Forslag til endring av produktforskriften § 3-16 om kvaliteten på bensin og autodiesel til bruk i motorvogner.

Kopi: Miljøverndepartementet

Referanser:

ECON, 2007 *Biodrivstoff – status og utsikter*

<http://www.regjeringen.no/Upload/UD/Vedlegg/bio.pdf>

SFT, 2006 *Virkemidler for økt bruk av biodrivstoff i Norge*, TA-2162/2006.

http://www.sft.no/miljoreferanse_38495.aspx

SFT, 2007 *Reduksjon av klimagasser i Norge: En tiltaksanalyse for 2020*, TA-2254/2007

http://www.sft.no/artikkel_41219.aspx

SFT, 2007 *Revidert konsekvensvurdering biodrivstoff*

http://www.sft.no/nyheter/dokumenter/biodrivstoff_konsekvensvurdering290607.pdf

St.meld. nr. 2 (2006-2007) *Revidert nasjonalbudsjett*

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/stmeld/20062007/Stmeld-nr-2-2006-2007-.html?id=466906>

St.meld. nr. 34 (2006-2007) *Norsk klimapolitikk*

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2006-2007/Stmeld-nr-34-2006-2007-.html?id=473411>

Adresseliste:**Offentlige myndigheter:**

Direktoratet for arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Helse- og omsorgsdepartementet
Finansdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Konkurransetilsynet
Landbruks- og matdepartementet
Nasjonalt folkehelseinstitutt
Nærings- og handelsdepartementet
Oljedirektoratet
Olje- og energidepartementet
Samferdselsdepartementet
Statistisk Sentralbyrå
Vegdirektoratet
Toll og avgiftsdirektoratet
Utenriksdepartementet

Konsulentfirmaer / faglige instanser:

Bergfald & Co AS
Bioforsk
Cicero
COWI
ECON
Energigården
Kan Energi AS
Norsk institutt for luftforskning
Sintef
Stiftinga Vestlandsforskning
Stiftelsen Østfoldforskning
Transportøkonomisk institutt
Universitetet for miljø- og biovitenskap
Zero Emission Resource Organization
Østlandsforskning

Miljøorganisasjoner

Forum for utvikling og miljø
Framtiden i våre hender
Greenpeace
Miljøstiftelsen Bellona
Natur og Ungdom

NoBio
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
WWF Verdens Naturfond

Drivstoffprodusenter og omsettere

BV Energi
Estra
LIDL Norge
JET
Rema 1000 Norge AS
Norsk Petroleumsinstitutt

Andre:

Avinor, Oslo Lufthavn AS
Bilimportørenes landsforening
Forbrukerrådet
Handel og servicenæringens hovedorganisasjon
Kommunesektorens Interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
Kongelig norsk automobilklubb
Landsforbundet av Motorhistorisk Kjøretøyklubber
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileieres Forening
Maskinentreprenørenes Forbund
Norges Automobil-Forbund
Norges bilbransjeforbund
Norges Bilsportforbund
Norges Skogeierforbund
Norsk Industri
Næringslivets Hovedorganisasjon
Opplysningsrådet for Veitrafikken AS
Skogbrukets landsforening
Transportbedriftenes Landsforening
Yrkesorganisasjonens sentralforbund