

Stortingets President  
Karl Johans gate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/4115-

11. november 2024

## Svar på spørsmål nr. 290 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Ola Elvestuen

Jeg viser til spørsmål nr. 290 fra representanten Ola Elvestuen, som lyder:

«Basert på framskrivningen, hva blir utslippseffekten i 2025-2030 av å: 1) holde omsetningskravene for biodrivstoff på 2024-nivå, unntatt luftfart som følger EUs ReFuel-plan; 2) holde veitrafikkkravet på 2024-nivå, med økte krav for andre sektorer i tråd med regjeringens opptrappingsplan; og 3) ikke øke opptrappingsplanen mot 2030 ytterligere i tråd med forrige Klimastatus- og plan, og i forrige KSP ble det advart om usikkerhet rundt global produksjonskapasitet for biodrivstoff – hva er årets vurdering?»

### 1. Utslippseffekten av å ikke øke omsetningskravene for veitrafikk, sjøfart og andre formål frem mot 2030, men øke omsetningskravet for luftfarten i tråd med ReFuelEU Aviation

Framskrivningen viser utslippseffekten av å videreføre dagens klimapolitikk. Planlagt politikk som ikke er vedtatt er ikke med i framskrivningen. I 2024 er omsetningskravet for veitrafikk, sjøfart og andre formål henholdsvis 19, 6 og 10 prosent. Norge har siden 2020 hatt et omsetningskravet på 0,5 prosent i luftfarten. Hvis omsetningskravet for luftfart skal følge EU sin opptrappingsplan gjennom ReFuelEU Aviation, så øker omsetningskravet til 2 prosent fra 2025 og økes videre hvert femte år frem mot 2050.

Utslippseffekten av å videreføre 2024-nivåene på omsetningskravene for sjøfart, veitrafikk og andre formål tilsvarer effekten som ligger til grunn i framskrivningen. Hvis Norge følger opptrappingen til EU for luftfarten og øker omsetningskravet til 2 prosent fra 2025, så har Miljødirektoratet beregnet at det vil gi en årlig utslippsreduksjon på rundt 40 000 tonn CO<sub>2</sub> frem mot 2030. For mer informasjon, se Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge- Kunnskapsgrunnlag 2024*.

## **2. Utslippseffekten av å øke omsetningskravene for sjøfart og andre formål i tråd med regjeringens opptrappingsplan, men beholde omsetningskravet for veitrafikk på dagens nivå.**

I årets Klimastatus og -plan presenterte regjeringen følgende opptrappingsplan for veitrafikk, andre formål og sjøfart:

<b>Sektor</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Veitrafikk	23 %	26 %
Andre formål	16 %	18 %
Sjøfart	10 %	13 %

Opptrappingsplanen bidrar til en utslippsreduksjon på 4,9 millioner tonn over perioden 2025-2030. Vi har beregnet at økningen i omsetningskravet for veitrafikk står for 3,3 millioner tonn av utslippsbesparelsen over perioden. Hvis vi kun øker omsetningskravet for andre formål og sjøfart i tråd med regjeringens opptrappingsplan, og viderefører dagens omsetningskrav i veitrafikken på 19 prosent, vil beregnet utslippseffekt over perioden 2025-2030 være rundt 1,6 millioner tonn CO<sub>2</sub>, når vi trekker fra utslippseffekten av å øke omsetningskravet i veitrafikken. Denne beregningen tar ikke høyde for eventuelle overlapps-effekter.

## **3. Utslippseffekten av å videreføre fjorårets opptrappingsplan og vurderingen bak opptrappingsplanen som ble lagt frem i årets KSP**

I klimastatus og -plan for 2024 varslet regjeringen å øke omsetningskravene for veitrafikk, sjøfart og andre formål til henholdsvis 33, 18 og 29 prosent i 2030. I utslippsberegningene i fjorårets plan, ble det lagt til grunn en lineær opptrapping til nivåene frem mot 2030.

I Klimastatus og -plan for 2025, som ble lagt frem oktober i år, har regjeringen foreslått en opptrappingsbane basert på kunnskapsgrunnlaget fra Miljødirektoratet. Opptrappingsplanen som regjeringen foreslår gir en utslippsreduksjon på 4,9 millioner tonn CO<sub>2</sub> over perioden 2025-2030. Opptrappingsplanen, uten luftfart, tilsvarer at totalt biodrivstofforbruk blir rundt 1,1 milliarder liter i 2030. Beregningen av volum er usikker, og avhenger av en rekke forutsetninger om forventninger for bruk av drivstoff frem mot 2030.

For at biodrivstoff skal være en klimaløsning, må klima og naturhensyn være ivaretatt fra start. I fjor etablerte regjeringen kontrollpunktet for biodrivstoff og i årets Klimastatus og -plan ble første kontrollpunkt presentert. Kontrollpunktet har til hensikt å vurdere Norges bruk av biodrivstoff til å kutte nasjonale utslipp helhetlig. Globale hensyn, bærekraft, pris og tilgjengelighet er blant vurderingskriteriene. Kontrollpunktene skal gjennomføres annet hvert år frem mot 2030, og presenteres i KSP for 2027 og 2029.

I årets Klimastatus og -plan etablerte regjeringen videre et system for norsk biodrivstoffpolitikk med toårige sykluser. Systemet har til hensikt å sørge for at videre opptrappinger i omsetningskravene gjennomføres på en forsvarlig måte, i tillegg til å skape forutsigbarhet og stabilitet overfor drivstoffbransjen. Det innebærer at alle endringsforslag

konsekvensutredes og sendes på offentlig høring før ikrafttredelse, og vedtas i rimelig tid slik at omsettere av drivstoff får god nok tid til å planlegge innkjøp av biodrivstoff for å imøtekomme endringer i omsetningskravene.

Med hilsen



Tore Onshuus Sandvik