



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1176-

11. april 2023

## Representantforslag 172 S (2022-2023) om utslippskutt med biodrivstoff

Jeg viser til brev fra Energi- og miljøkomiteen av 24. mars 2023 med vedlagt representantforslag 8:172 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad om utslippskutt med biodrivstoff. Representantforslaget inneholder syv forslag:

### **1. Stortinget ber regjeringen utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i løpet av 2023**

Når arealer som tidligere har vært benyttet til å produsere mat tas i bruk til å produsere biodrivstoff kan nye arealer avskoges for å produsere mat. Slike effekter blir gjerne kalt indirekte arealbrukseffekter eller Indirect Land Use Changes (ILUC) på engelsk.

Det ble gjort et grundig arbeid med å vurdere virkemidler for å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 753 fra 2017 om forbud mot palmeolje i offentlige innkjøp, noe som det er redegjort for i Prop. 1 S Klima- og miljødepartementet 2018-2019 på side 173-174. Regjeringen tar arbeidet med å sørge for at norsk etterspørsel etter biodrivstoff ikke bidrar til avskogingsrisiko svært alvorlig. Behovet for raske utslippskutt i Norge kan ikke gå på bekostning av natur og jordbruksarealer i utlandet. Bruk av bioressurser er en viktig del av løsningen på klimakrisen, men også et område der det er behov for å være varsom. Skog tar opp karbon, og er viktig karbonlager og levested for natur. Det er derfor helt avgjørende å sikre at import av biodrivstoff til Norge ikke øker globale utslipp, medfører naturødeleggelser, svekker verdens matproduksjon og matsikkerhet.

Den beste måten å sikre forsvarlig bruk av biodrivstoff på er derfor å regulere bruken gjennom omsetningskrav. Omsetningskravene er styringseffektive virkemidler som gir oss så mye biodrivstoff vi mener er forsvarlig. Det gir oss mulighet til å:

- 1) Vurdere samlet behov for bruk av biodrivstoff for å oppnå nasjonale utslippsreduksjoner opp mot hva vi mener er fornuftig i global sammenheng.
- 2) Prioritere mellom ulike transportformer ut fra en vurdering av hvor behovet er størst/nullutslippsteknologi er lengst unna og
- 3) Stille krav om bærekraft, kreve rapportering og føre tilsyn
- 4) Fase inn avansert biodrivstoff

Gjennom å fortsette med å bruke omsetningskrav for å fremme bruk av flytende biodrivstoff gir det oss bedre kontroll med risikoen for avskoging. Omsetningskrav gir i tillegg forutsigbarhet for produsenter om at det vil finnes et marked. Denne regjeringen har økt omsetningskravet for bruk av avansert biodrivstoff for veitrafikk og innført omsetningskrav for ikke-veigående maskiner. Vi har også hatt omsetningskrav for sjøfart og luftfart på høring. Miljødirektoratet har nylig levert en rapport med forslag til et nytt delkrav til A-råstoff i omsetningskravet for veitrafikk. Formålet med å innføre et delkrav til A-råstoff er å forbedre den globale klimaeffekten av omsetningskravet, ved å vri omsetningskravet fra B-råstoff mot A-råstoff som har bedre bærekraftsegenskaper. Regjeringen jobber løpende med å forhindre avskoging som følge av norsk biodrivstoffpolitikk. Eventuell ny politikk vil bli presentert i Klimastatus og -plan som vi legger fram sammen med statsbudsjettet i oktober.

## ***2. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som brukes ut over omsetningskravet***

Ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2022 vedtok Stortinget 17. juni 2022 følgende anmodningsvedtak (nr. 837):

*Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tilsvarende modell som Sverige for Norge for avansert biodrivstoff, og snarest mulig utarbeide et rapporteringssystem for bruk av bærekraftig biodrivstoff utover omsetningskravet, som oppfyller bærekraftskriteriene for biodrivstoff, og som ikke inneholder biodrivstoff med avskogingsrisiko. Dersom Sverige i prosessen med EU-kommisjonen ikke får gjennomslag for den foreslåtte modellen, bes regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til ny modell.*

Regjeringen rapporterte på oppfølgingen av anmodningsvedtaket i Prop. 1 LS (2022-2023) for Klima- og miljødepartementet og i Meld. St. 4 (2022-2023) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2021–2022. Her fremkommer det at Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utrede et rapporteringssystem for biodrivstoff utenfor omsetningskravet. I bakgrunnen for forslaget står det:

*En registreringsordning skal sikre klimagevinst for den som bruker biodrivstoff ut over omsetningskravet, for å unngå dobbelttelling, og sikre at dette biodrivstoffet er bærekraftig og uten høy avskogingsrisiko.*

Dersom vi tolker "myndighetsstyrt registreringsordning" som forskriftsfesting av rapporteringsplikt der poenget er at Miljødirektoratet fører kontroll med privatrettslige avtaler om kjøp av biodrivstoff, er dette allerede utredet. Rapporten fra Miljødirektoratet er nå til behandling i departementet.

Miljødirektoratets hovedanbefaling er fortsatt å bruke omsetningskrav for å fremme bruk av flytende biodrivstoff. Dette gir bedre kontroll med volum og bærekraftsegenskaper og legger best til rette for økt produksjon. Offentlige anskaffelser bør heller innrettes mot teknologier og løsninger som ikke er omfattet av omsetningskrav, som nullutslipp og biogass.

I utredningen skisserer og anbefaler Miljødirektoratet kontraktskrav som kan forbedre anskaffelsen av biodrivstoff utover omsetningskravet, for aktører som ønsker dette. Revisor spiller en sentral rolle i kontroll av biodrivstoff innenfor omsetningskravet, og kan også spille en rolle for biodrivstoff utover omsetningskravene. Et sentralt forslag er derfor at innkjøper stiller krav om revisorkontroll for volum utover omsetningskravet, der revisor både kan kontrollere bærekraftsegenskaper og at biodrivstoffet faktisk ikke brukes i omsetningskrav.

Det er uklart hva merverdien ved å innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som skal brukes ut over omsetningskravet vil være. Miljødirektoratet peker på flere utfordringer ved å skulle forskriftsfeste et rapporteringssystem. De skriver blant annet:

*Salg av biodrivstoff utover omsetningskravet er utløst av slutt kunder som stiller krav om at biodrivstoffet ikke skal brukes i oppfyllelsen av omsetningskravet. Eventuelle bærekraftskrav til biodrivstoffet må også avtales mellom partene. Ansvar for at slike krav etterleves reguleres i kontrakt og påhviler avtalepartene å oppfylle. Miljødirektoratet har ikke hjemmel til å kontrollere slike privatrettslige avtaler.*

*For at Miljødirektoratet skal kunne kontrollere at biodrivstoff kommer utover omsetningskravet, må det forskriftsfestes et rapporteringssystem som innebærer dokumentasjonsplikt på alle salgskontrakter. Et slikt krav vil imidlertid innebære et dokumentasjonskrav som langt overgår rapporteringen på omsetningskravet i dag. Det kan videre stilles spørsmål ved om manglende overholdelse av en slik servicefunksjon, som kontrollen ville innebære, kunne medført at Miljødirektoratet ble holdt økonomisk ansvarlig. Vi anser derfor et krav om innrapportering av salgskontrakter som et uønsket og lite realistisk alternativ.*

Departementet har rapporten til behandling og vil rapportere tilbake til Stortinget på anmodningsvedtaket på vanlig måte.

### **3. Stortinget ber regjeringen innen forslag til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 prosent avansert biodrivstoff-innblanding innen 2030**

I 2020 ble det innført et krav om at 0,5 prosent av omsatt drivstoff til luftfart i Norge skal være avansert biodrivstoff. Omsetningskravet omfatter alt drivstoff solgt til innenriks og utenriks luftfart, unntatt drivstoff solgt til militære flygninger. Formålet med kravet er å redusere klimagassutslipp fra luftfart og fremme produksjon av avansert biodrivstoff. Det er få teknologiske modne alternativer for å redusere utslippene i luftfart og derfor er omsetningskrav i luftfart viktig.

Miljødirektoratet sendte i januar i år på oppdrag fra KLD et forslag til økt omsetningskrav til 2 prosent for avansert biodrivstoff til luftfart på offentlig høring. De fleste høringsinnspillene var kritiske til en økning i omsetningskravet nå og ønsker å utsette økningen i omsetningskravet til det felleseuropeiske omsetningskravet innføres. Dette ble begrunnet med at et økt nasjonalt krav vil forsterke konkurranseulempen norske aktører har.

I ny nasjonal luftfartsstrategi som ble lagt fram i januar i år er det understreket at omsetningskravet for biodrivstoff fortsatt skal være hovedvirkemiddelet for å fremme bruk av biodrivstoff i luftfarten. Videre har regjeringen signalisert at den vil vurdere å harmonisere det nasjonale omsetningskravet med det foreslåtte EU-regelverket RefuelEU Aviation.

Det er ventet sterk vekst i produksjon og bruk av bærekraftig flydrivstoff, SAF, grunnet RefuelEU Aviation som har krav om 2 % i 2025 og 5 % i 2030. Det er flere norske aktører som har planer for produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge og økningen i EU vil kunne bidra til å sikre lønnsomhet. Det norske omsetningskravet er foreslått økt til 2 % for å harmonisere med EU-kravet som kommer. Et eventuelt stort avvik mellom norske reguleringer og EUs (15 % vs 5 %) kan gi karbonlekkasje i form av redusert i bunkring i norske lufthavner og økt bunkring i utlandet. Det er grunn til å tro at riskoen for karbonlekkasje vil være betydelig høyere ved 15% nasjonalt og 5% i eu enn ved 2% nasjonalt og null i EU. I konsekvensutredning av omsetningskrav på 2% fra 1. juli 2023 fremkommer det blant annet:

- Et økt omsetningskrav til 2 prosent vil utgjøre en prisøkning på ca. 20 øre per liter. Dette utgjør en begrenset del av drivstoffkostnaden.
- Hvorvidt økt omsetningskrav vil føre til økt bunkring av drivstoff utenlands, er krevende å anslå nøyaktig, men effekten er trolig liten. Drivstoff er allerede dyrere i Norge enn i utlandet. Det antas at flyselskap allerede bunkrer utenfor Norge på grunn av prisdifferansen, så langt det lar seg gjøre. Det er begrenset hvor mye tankkapasitet et fly har og hvor mye ekstra drivstoff et fly kan ta med, og økt vekt fra mer drivstoff gir høyere drivstofforbruk.
- På grunn av merkostnadene til økt drivstofforbruk knyttet til å bunkre mer drivstoff, vil det generelt trolig være flytrafikk til destinasjoner i nærhet av Norge som er mest utsatt for karbonlekkasje.

- Regjeringen jobber med å løse problemet med at luftfartsbransjen skal kunne nulltelle sine utslipp fra bruk av biodrivstoff i kvotesystemet, et problem som vil øke ved et omsetningskrav som er betydelig høyere i Norge enn resten av EU.

Det har under den offentlige høringen kommet flere innvendinger mot å ha en egen norsk opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, slik forslaget innebærer. Saken er til behandling i Klima- og miljødepartementet. Eventuell ny politikk vil presenteres i Klimastatus og -plan og eventuelt i klimameldingen som vil legges fram i 2024.

***4. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten ut over omsetningskravet. En slik ordning kan gjøre det mulig for selskaper og enkeltpersoner å kjøpe bærekraftig fornybart drivstoff (SAF) i luftfarten. Ordningen bør åpne for samarbeid mellom flyselskap, drivstoffprodusenter og næringslivet***

Regjeringen er opptatt av, og har, god og tett kontakt med både luftfartsbransjen og produsenter for å legge til rette for bruk av biodrivstoff i luftfarten.

Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utrede et rapporteringssystem for biodrivstoff utenfor omsetningskravene. Den utredningen kan gi oss noen svar som også vil være relevante for spørsmålet om det er hensiktsmessig med et tilsvarende rapporteringssystem for luftfarten. Miljødirektoratet skissert og anbefalt kontraktskrav som aktørene kan bruke for å forbedre klimaeffekten av frivillig bruk av biodrivstoff utover omsetningskravet. En sentral del av dette er at innkjøper kan stille krav om revisorkontroll for volum utover omsetningskravet, der revisor både kan kontrollere bærekraftsegenskaper og at biodrivstoffet faktisk ikke brukes i omsetningskrav.

Omsetningskravet er et minstekrav og ikke et tak for bruk av biodrivstoff. Private initiativ om å bruke mer enn minstekravet kan løses gjennom privatrettslige avtaler uten at det innføres en myndighetsstyrt registreringsordning. SAS tilbyr allerede en slik løsning, gjennom kjøp av biodrivstoff når du bestiller flybilletter. Salg utover omsetningskrav er ikke regulert av Miljødirektoratet, og systemer for kontroll og oppfyllelse av bærekraftskrav må partene selv ta hånd om.

***5. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 utrede en reduksjonsplikt i maritim sektor, hvor alle fornybare drivstoff vurderes.***

I Sverige har man reduksjonsplikt, mens vi i Norge bruker omsetningskrav. Et reduksjonspliktsystem har noen fordeler, blant annet at det er mer teknologinøytralt og gir insentiver til å benytte drivstoff med høyest klimagassreduksjon.

Modellen gir i prinsippet insentiv til å levere drivstoff med høyere klimagassreduksjon enn det minstekravet (terskelkravet) som gjelder for at et bestemt biodrivstoff kan bidra til å oppfylle

omsetningskravet. Den samlede klimaeffekten blir imidlertid ikke nødvendigvis høyere ved et reduksjonspliktsystem enn ved et omsetningskrav – det kommer an på hvilke krav man stiller i hvert system. Det er også ulemper ved en reduksjonspliktmodell. En kjent innvending er at den er langt mer kompleks enn omsetningskrav og at den høyt vektlegger, og gir høy økonomisk verdi til noe som er usikkert, nemlig den kvantifiserte vurderingen av livsløpsutslippene til produktet. Miljødirektoratet har ikke utredet reduksjonspliktsystem for maritim sektor og Klima- og miljødepartementet har ikke planer om å be dem om å utrede dette på nåværende tidspunkt.

Miljødirektoratet har nylig utredet og foreslått et nytt omsetningskrav for avansert biodrivstoff for sjøfart fra 1.juli 2023. Den offentlige høringen ble avsluttet 20. mars 2023. Det har vært et omfattende arbeid over flere år. Dette er et helt nytt krav med tilhørende rapportering. I forbindelse med utredningen gjorde Miljødirektoratet en vurdering av om biogass bør være inkludert, og konkludere med at det ikke var hensiktsmessig. Å utrede et reduksjonspliktsystem vil forutsette en større utredning som anslagsvis vil ta ett år før påfølgende høringsrunde. Jeg ønsker å minne om at omsetningskrav for sjøfart ble vedtatt gjennom anmodningsvedtak i 2016. Det vil være uheldig å endre modell for omsetningskravet kort tid etter at det eventuelt er innført.

Det vil være fordeler og ulemper ved en overgang til reduksjonsplikt som krever en større utredning før implementering. På nåværende tidspunkt mener jeg det er viktig å komme i gang med omsetningskravet for sjøfart som er ferdig utredet og hørt framfor å starte en ny stor utredning. Jeg er opptatt av at sjøfartsnæringen gis stabile rammevilkår som gjør det mulig å planlegge for utslippsreduksjoner fram mot 2030. Det vil være mye læring i å innføre omsetningskravet for sjøfart og det vil gi et godt grunnlag for å videreutvikle og bygge ut politikken.

#### ***6. Stortinget ber regjeringen gi Bionova tilleggsmandat til å støtte en oppskalering av biogassproduksjonen med 2,5 TWh årlig fra 2024***

Innovasjon Norge (IN) skal i løpet av 2023 gjøre en gjennomgang av de virkemidlene som ligger i IN nå. I dette arbeidet skal de blant annet vurdere om det er behov for endringer i innretningen av virkemidlene. Vi må avvvente denne gjennomgangen før man kan vurdere utvidelse av mandatet til Bionova.

#### ***7. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge***

Miljødirektoratet har levert en rapport med et forslag om å øke omsetningskravet for biodrivstoff for veitrafikk fra 17 til 19 % fra 1. januar 2024 sammen med et forslag til eget delkrav for avansert biodrivstoff basert på A-råstoff. Formålet med å innføre et delkrav til A-råstoff er å forbedre den globale klimaeffekten av omsetningskravet, ved å vri omsetningskravet fra B-råstoff mot A-råstoff som har bedre bærekraftsegenskaper. Et delkrav til A-råstoff vil også gi insentiver til norsk produksjon av avansert biodrivstoff fra A-

råstoff. Videre bidrar omsetningskravene til å sikre et marked med en betydelig og stabil etterspørselsimpuls.

Enova støtter investeringer i ny teknologi for å få på plass produksjon av avansert biodrivstoff i Norge. Det er to større norske prosjekter for produksjon av flytende biodrivstoff basert på norske råstoff, Biozin og Silva Green Fuel som får støtte gjennom Enova til biodrivstoff. Begge selskapene skal ta i bruk innovativ teknologi for å benytte sagflis og andre biprodukter og rester fra skogindustrien til biodrivstoffproduksjon. Fordi det skal benyttes teknologi som ikke tidligere er tatt i bruk i stor skala, er det betydelige merkostnader og teknologirisiko i prosjektene. Silva Green Fuel har i dag et Enova-støttet demoanlegg i drift, mens Biozin har mottatt investeringsstøtte fra både EUs innovasjonsfond og fra Enova. Til sammen vil de to fabrikkene kunne produsere rundt 300 millioner liter biodrivstoff nærmere 2030.

I Hurdalsplattformen har regjeringen signalisert at den vil «etablere en storstilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren og legge fram en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser». Regjeringen tar sikte på å legge fram en slik plan for helhetlig verdikjede i klimameldingen som er varslet å komme i 2024.

Med hilsen



Espen Barth Eide



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Energi og miljøkomiteen Stortinget  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
23/1266-

Dato  
18. april 2023

### **Representantforslag 188 S (2022-2023) om økt produksjon og forbruk av biogass**

Jeg viser til brev fra Energi og miljøkomiteen av 31. mars 2023 med vedlagt representantforslag 8:188 S (2022 – 2023) fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Kristoffer Robin Haug og Lan Marie Nguyen Berg om økt produksjon og forbruk av biogass. Representantforslaget inneholder fire forslag. Jeg svarer nedenfor på forslag 3 og 4 da Stortinget har vedtatt at forslag 1 og 2 ikke skal behandles, jf. oversendelsesbrevet.

#### ***3. Stortinget ber regjeringen utrede om noen av de offentlige fergesambandene kan driftes på biogass.***

Regjeringen varslet i Hurdalsplattformen at vi vil stille krav om nullutslipp i nye anbud for ferger i 2023. På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet har en direktoratgruppe bestående av Sjøfartsdirektoratet, DFØ, Miljødirektoratet og Statens vegvesen utarbeidet forslag til nullutslippskrav til ferger og hurtigbåter. Som del av løsningen foreslår direktoratsgruppen at fergesamband som i dag driftes på LNG kan oppfylle kravet om nullutslipp ved bruk av biogass i neste kontraktsperiode. Regjeringen jobber nå med oppfølgingen av forslaget fra direktoratsgruppen.

#### ***4. Stortinget ber regjeringen snarest følge opp Stortingets vedtak nr. 753 av 10. juni 2022 om å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.***

Stortingets vedtak nr. 753 av 10. juni 2022 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å følge opp initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette i



---

*forbindelse med budsjett for 2023, samtidig gjennomgå virkemidler for biogass i andre nordiske land og vurdere endringer for å sikre at norske biogassprodusenter er mer konkurransedyktige i møte med utenlandsk biogassproduksjon.»*

KLD mottok en rapport «*Biogass i Skandinavia -En sammenligning av virkemidler*» fra Miljødirektoratet i sommeren 2022 som sammenligner rammevilkårene for biogass i Norden. Miljødirektoratet kom ikke med anbefalinger til hvordan eller hvorvidt rammevilkårene i Norge bør endres. Rapporten viser at Norge, Sverige og Danmark alle har virkemidler for produksjon og bruk av biogass, men virkemidlene treffer ulike deler av biogassens verdikjede og har ulik størrelse. Gjennom Enova har den norske staten over flere år gitt betydelig støtte til produksjon av biogass. Ser man kun på investeringsstøtte gir det ikke et fullstendig bilde av rammevilkårene for biogassproduksjon i Norge, Sverige og Danmark. Landene har strukturelle forskjeller som gjør det vanskelig å sammenligne effekten av ulike virkemidler på tvers av landene. Norge har for eksempel det største samlede avgiftsfritaket. Rapporten er til vurdering i Klima- og miljødepartementet og anmodningsvedtaket vil svares ut for Stortinget på egnet måte.

Med hilsen



Espen Barth Eide