

Olje- og energidepartementet

Deres dato: 19.12.16

Deres ref.: 16/3757

Vår ref.: 31/EG

Vår dato: 21.03.17

Høring om EUs vinterpakke

Norsk Petroleumsinstitutt (NP) viser til Olje- og energidepartementets høringsnotat datert 15. desember 2016, om Europakommisjonens fremleggelse av "vinterpakken" ("Clean Energy for all Europeans") den 30. november 2016.

Vi vil i dette høringsinnspillet ha mest fokus på forslag til nytt fornybardirektiv (RED II), men samtidig komme inn på endringer i bygningsenergidirektivet.

NP fornøyd med at biopropan inkluderes i revidert fornybardirektiv. Vi ser videre behovet for å vri bruken av biodrivstoff fra konvensjonell biodrivstoff til avansert biodrivstoff. Dette for å sikre best mulig klimaeffekt samt redusere fortrenging av landareal til produksjon av biodrivstoff. Det er imidlertid viktig at overgangen til mer avansert biodrivstoff gjøres i takt med tilgangen i markedet.

Biodrivstoff

I følge Miljødirektoratet ble det solgt om lag 188 millioner liter biodrivstoff i Norge i 2015. Stort sett alt var da konvensjonell biodrivstoff. Foreløpige tall fra Skatteetaten viser at ble det omsatt 463 millioner liter biodrivstoff i 2016, hvorav avansert biodrivstoff utgjorde 162 millioner liter, før dobbelttelling. Det har dermed vært en betydelig økning i volumet av biodrivstoff på det norske markedet, og i omsetning av avansert biodrivstoff.

EU kommisjonen foreslår i RED II at 1,5 energiprosent av drivstoffet til transport skal komme fra avansert biodrivstoff og biopropan i 2021, jf. del C i Annex IX, artikkel 25 (1). Dette skal økes til 6,8 prosentpoeng i 2030. Forslaget betyr en opptopping av bruk av avansert biodrivstoff. NP stiller seg positiv til økt bruk av avansert biodrivstoff da det har den beste klimaeffekten og ikke fortrenger matproduksjon. NP vil imidlertid understreke at en opptappingsplan av avansert biodrivstoff må ta hensyn tilgangen i markedet.

NP merker seg at direktivforslaget strammer inn kriteriene for bruk av konvensjonelt biodrivstoff, ved å redusere dens tellende andel av endelig energikonsum til transport fra 7 prosent i 2021 til 3,8 prosent i 2030, jf. del A i Annex IX, artikkel 25 (1). Begrensningen gjelder for hvor mye konvensjonelt biodrivstoff som kan telle med i landenes totale fornybarandel. Dagens krav om 10 prosent andel med biodrivstoff i transportsektoren blir ikke videreført i det nye direktivet. I prinsippet mener NP at tiltaket om redusert bruk av konvensjonelt biodrivstoff med dårlig klimaeffekt er riktig tilnærming for å sikre bruk av best mulig biodrivstoff og for å oppfordre til økt bruk av avansert biodrivstoff. Når dette er sagt, mener NP at det er vel så viktig å se på de ulike

biodrivstoffers klimaeffekt som på hvilken benevnelse drivstoffet har. Generelt sett har avansert biodrivstoff best klimaeffekt, men det er bærekraftige konvensjonelle biodrivstoffer som også er effektive mht. utslippsreduksjon. En ensidig reduksjon av konvensjonelt biodrivstoff ut ifra benevnelse vil dermed kunne ramme drivstoff med faktisk høy klimaeffekt.

Det gjøres oppmerksom på i dette innspillet at det er noe ulik oppfattelse blant NPs medlemmer om hvorvidt det er fornuftig i fornybardirektivet å tallfeste en maksgrense for bruk av konvensjonelt biodrivstoff. Vi legger i denne vurderingen til grunn at konvensjonelt biodrivstoff alltid skal oppfylle EUs bærekraftskriterier.

Forslaget til nytt fornybardirektiv foreslår videre å opprette en nasjonal database som gjør det mulig å spore drivstoff. NP støtter dette så lenge det ikke utfordrer konkurranserettslige problemstillinger for de involverte drivstoffleverandørene.

Biopropan

NP mener det positivt at forslaget til revidert fornybardirektiv i større grad inkluderer biogass. Ulike former for biogass vil bidra til å øke andelen fornybart, både til industri, oppvarming og transport. Det er iverksatt produksjon av biopropan i Europa. Biopropan er et restprodukt fra produksjon av biodiesel, og produksjonen er forventet å øke i takt med produksjonen av flytende biodrivstoff. Fordelen med biopropan er at den har samme kravspesifikasjon som fossil propan, og kan dermed blandes inn inntil 100 prosent uten at det må gjøres tilpasninger på utstyret. Det betyr at dagens infrastruktur kan benyttes for fornybar propan, noe som er et kostnadseffektivt klima- og miljøtiltak. Norske gasselskaper arbeider med å få tilgang til biopropan, slik at biopropan kan bidra til å øke Norges andel av fornybar energi.

Endring av bygningsenergidirektivet

I europaparlaments- og rådsdirektiv direktiv 2010/31/EU om bygningers energiytelse artikkel 8, foreslås det at nye yrkesbygg innen 1.1.2025 skal ha ladepunkt for elbiler (ett punkt for hver tiende bil). NPs medlemmer har etablert og etablerer stadig flere ladepunkter for elbiler på sine stasjoner. En utfordring ved dagens lademarkedet er imidlertid at mange offentlige og private aktører tilbyr gratis lading. NP mener at gratis lading bør avvikles før vi kan få på plass et velfungerende kommersielt marked for lading, og synes derfor det er negativt at direktivforslaget legger opp til å etablere ladepunkter i yrkesbygg.

Med vennlig hilsen
Norsk Petroleumsinstitutt

Inger-Lise M. Nøstvik
Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær

Einar Gotaas
Einar Gotaas
Fagsjef