

Lysaker, 9.11.2020

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ)
 v/postmottak@dfo.no , sarah.sinnathamby@dfo.no

Sak 20/1222 - Høringsinnspill til revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, med fokus på flytende biodrivstoff.

Viser til publisering på DFØ sine nettsider med høringsfrist 9. november 2020 hvor det bes om innspill både mht. vurdering av flytende biodrivstoff, og vedr. innhold i utkast til oppdatert drivstoffmatrise.

Om oss

Uno-X Energi er et forretningsområde i Reitangruppen med virksomhet i Norge og Danmark. Vi er nest største aktør på veidrivstoff i Norge med energistasjonskjedene Uno-X, YX, YX 7-Eleven og YX Truck. Stasjonene ligger over hele landet og hver dag leverer vi energi til kjøretøy som får private og bedrifter fram dit de skal i hverdagen. Innen 2040 ønsker vi å tilby kun fornybar energi til våre kunder.

Drivkraft Norge

Vi er medlem i bransjeforeningen Drivkraft Norge (DKN) og vi støtter DKN høringsinnspill når det gjelder vurderingskriteriene for ulike energibærere i drivstoffmatrisen, og viktigheten av teknologinøytrale kriterier. Offentlige anskaffelser bør skje basert på objektive kriterier som hensyntar de ulike løsnings klimafotavtrykk i et livsløpsperspektiv (LCA) - inklusive ILUC effekter. Nedenfor følger ytterligere betraktninger og konkrete løsningsforslag fra oss.

Miljødirektoratet og biodrivstoff

Det er veldig bra at Miljødirektoratet (MDIR) har sett på klimanytten ved biodrivstoff i offentlige anskaffelser, og vi er enige i deres vurdering ¹ : «Bruk av flytende biodrivstoff i seg selv er et viktig klimatiltak som isolert sett har høy klimanytte når det erstatter fossil energi og er fremstilt av avfall og rester. MDIR vurderer samtidig at klimaeffekten av bruk av flytende biodrivstoff til veitransport i offentlige anskaffelser er svært begrenset. Dette fordi flytende biodrivstoff kjøpt gjennom offentlige kontrakter blir brukt av omsettere til å oppfylle det lovpålagte omsetningskravet.»

Intensjonen bak norsk biodrivstoffpolitikk

I Granavolden-plattformen sier Regjeringen at den vil: ²

- Følge opptrappingsplanen for biodrivstoff **for å nå målene for utslippskutt i transportsektoren**, og ha et mål om 40 prosent innblanding i 2030 avhengig av teknologiutviklingen og utviklingen av alternative energibærere.
- Utarbeide et helhetlig forslag til virkemidler og avgifter i biodrivstoffpolitikken for å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko både innenfor og utenfor omsetningskravet, og legge dette frem i forbindelse med statsbudsjettet for 2020.
- Følge en forutsigbar opptrappingsplan for biodrivstoff etter 2020 for å nå målene for utslippskutt i transportsektoren basert på teknologiutviklingen og utviklingen i alternative energibærere. Opptrappingen tar sikte på å foregå uten bruk av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko.
- Ikke øke veibruksavgiften på bensin og diesel. Økte pumpepriser som følge av økte krav til omsetningskrav for biodrivstoff og økt CO2-avgift på drivstoff ilagt veibruksavgift skal i sin helhet motsvares med reduserte avgiftssatser på drivstoff.

Vår oppfatning er at Regjeringen ser på biodrivstoff som et viktig virkemiddel for å redusere utslipp fra transportsektoren, samt at deres intensjon er at omsetningskravet skal oppfylles ved omsetning på stasjoner. Blant annet kommer det til uttrykk ved at partiene enes om at avgiftspolitikken skal sørge for at pumpeprisene på stasjoner ikke påvirkes.

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/transport/klimavennlige-kjoretoy/>

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id2626036/>

Markedet

MDIR skriver at «klimaeffekten av bruk av flytende biodrivstoff til veitransport i offentlige anskaffelser er svært begrenset. Dette fordi flytende biodrivstoff kjøpt gjennom offentlige kontrakter blir brukt av omsettere til å oppfylle det lovpålagte omsetningskravet.» Vi kan legge til at i markedet for 100% biodrivstoff (HVO 100) er omsettersens pris til kundene langt høyere enn om det samme volumet blandes i diesel og omsettes på stasjon. Offentlige og private store kunder betaler vesentlig høyere pris uten at de bidrar til utslippsreduksjon ut over omsetningskravet, fordi kundene på stasjoner får tilsvarende mindre biodrivstoff. Alt i alt gjør praksisen i markedet at **Norge går glipp av store utslippsreduksjoner fra veitrafikken**, som burde ha kommet i tillegg til utslippsreduksjonen fra omsetning på stasjoner gjennom omsetningskravet. Vi i Uno-X har valgt å ikke selge HVO 100 under omsetningskravet av denne grunn. I stedet har vi valgt å oppfylle omsetningskravet gjennom omsetning på stasjoner, fordi vi mener det var intensjonen bak rammebetingelsene i biodrivstoffpolitikken.

Offentlige merkostnader uten klimaeffekt

MDIR skriver i notat om klimaeffekten fra biodrivstoff i offentlige anskaffelser ³ «Formålet med kjøp av 100 %-produkter er å redusere den enkelte virksomhetens sine klimagassutslipp med mer enn det som følger av omsetningskravet. Offentlige aktørers etterspørsel etter flytende biodrivstoff via offentlige anskaffelser utgjør en betydelig andel av total omsetning av flytende biodrivstoff i Norge. Bare i bussmarkedet ble det i 2019 brukt ca. **40 mill liter flytende biodrivstoff**, og bruken er estimert å øke til ca. 60 millioner liter i 2021, ifølge NHO Transport. Totalt ble det omsatt i overkant av 600 millioner liter flytende biodrivstoff i Norge i 2019.» Går vi ut fra at de nevnte 40 mill liter til busstransport er HVO 100 anskaffet av det offentlige, blir **merkostnaden for det offentlige over 100 mill nkr**, gitt en prisforskjell mellom diesel som oppfyller omsetningskravet og HVO 100 på ca. 3 kr pr liter. Uten særlig klimaeffekt. Vi antar at det er vesentlig større merkostnader totalt fordi det offentlige har en rekke former for tungtransport.

Det offentlige kan spille en viktig rolle som rollemodell og pådriver for utvikling av nye teknologier og gode klimavalg i transportsektoren. Derfor er det helt sentralt at vi har et regelverk som sørger for at klimavalgene gir reell effekt.

Vårt løsningsforslag vil sørge for en reell klimaeffekt av biodrivstoff i offentlige anskaffelser:

1. Umiddelbar frivillig ordning: MDIR viderefører en frivillig ordning hvor omsettere rapporterer inn omsatt HVO 100 volum over omsetningskravet, også etter 1. juli 2020 selv om det ikke er fritak for veibruksavgift over omsetningskravet. Offentlige innkjøpere må samtidig kreve at omsetter ikke bruker HVO 100 volumet i innkjøpsavtalene til å oppfylle omsetningskravet, og kreve dokumentasjon på dette. F.eks. gjennom en bekreftelse fra MDIR.
2. Formelt regelverk: MDIR utreder en forskriftsendring som regulerer at omsetning av ren HVO 100 ikke kan benyttes til å oppfylle omsetningskravet, men må rapporteres utenfor. Denne løsningen kan sammenlignes med regelverket i Sverige. Vi er kjent med at en slik utredning krever et oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, noe vi håper vil komme.

På denne måten tilrettelegges det for økte utslippsreduksjoner ved at tungtransport både i privat og offentlig sektor fortsetter å benytte biodrivstoff, samtidig som volumet de kjøper bidrar til å redusere utslipp ut over omsetningskravet. Da kan DFØ sammenstille biogass og biodrivstoff på samme måte i sin matrise, med lik klimaeffekt.

På lengre sikt ønsker forøvrig hele bransjen en overgang fra omsetningskrav til reduksjonsplikt. Også i en løsning med reduksjonsplikt bør omsetning av HVO 100 holdes utenfor, og således bidra til utslippsreduksjon ut over reduksjonsplikten.

Ta gjerne kontakt dersom spørsmål.

Vennlig hilsen

Torild Bråthen
Dir. kommunikasjon og samfunnskontakt
Uno-X Energi AS
E-post tob@unox.no | mobil 959 06 526

Alex Guindos
Daglig leder
Uno-X Forsyning AS
E-post algu@unox.no | mobil 908 47 760

Kopi: Drivkraft Norge og ZERO

³ <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/transport/klimavennlige-kjoretoy/>