

Seiret i drivstoffkamp

POLITIKK

Da olje- og energiminister Ola Borten Moe gikk hardt ut mot EUs drivstoffdirektiv, fikk han kjeft av miljøvernminister Erik Solheim. Nå har regjeringen lagt seg på oljeministerens linje og får applaus fra Statoil.

TORE GJERSTAD
OSLO

Det er positivt både for klimaet og norsk oljenæring at Borten Moe har vunnet frem med sitt syn, sier Høyres miljøpolitiske talsmann, Nikolai Astrup, til DN.

Norges miljøråd i Brussel gjorde igår den norske regjeringens syn kjent overfor EUs ekspertkomité etter lang tids tautrekking mellom de rødgrønne partiene. Notatet støtter, om enn i et langt mer teknisk språk, kritikken fra Ola Borten Moe (Sp) i det kontroversielle intervjuet med en kanadisk avis i november. Direktivet var ifølge ham lite opplyst, ikke vitenskapelig og gjenspeilet ikke faktiske utslipp. Årsaken til at det skapte så mye rabalder var at



IKKE ENIG. Miljøvernminister Erik Solheim (SV).

han dermed stilte seg på samme side som Canada, et land som kjemper mot at EU med direktivet skal straffe deres oljesandproduksjon, og at statsråden uttalte seg om et direktiv som ikke var drøftet i regjeringen.

«Jeg noterer meg Ola Borten Moes personlige synspunkter. Jeg er ikke enig med ham. Regjeringen har ikke tatt stilling til saken», var reaksjonen fra miljøvernminister Erik Solheim.

Vanskelig sak

Siden dengang har regjeringen fått kritikk fra blant andre Statoil og Høyres Astrup for ikke å ha vært tidlig nok på banen mot direktivet. Samtidig har flere miljøorganisasjoner krevd at regjeringen støtter direktivet, som skal få ned utslippene fra drivstoff med seks prosent innen 2020.

I notatet som Norge la frem igår advarer regjeringen om å innføre direktivet slik det nå foreligger. Det skjer etter en lengre dragkamp i regjeringen mellom Miljøverndepartementet og Olje- og energidepartementet mens statsråd ved Statsministerens kontor, Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, har



DRIVSTOFFDIREKTIVET

- Direktivet setter et mål om at alt drivstoff som leveres EU skal ha en reduksjon av klimautslipp per energienhet på seks prosent innen 2020.
- Det er leverandørene av drivstoff som må velge løsningene for å redusere utslippene.
- Dette skal tvinge frem en konkur-

meglet. Uenigheten har vært så stor at regjeringen ikke rakk å formulere et syn til det forrige møtet i EUs ekspertkomité 2. desember.

Nå er kommunikasjonsdirektør Øistein Johannessen i Statoil glad for at regjeringen støtter Statoils innvendinger mot direktivet.

– Det som har vært viktig for

ransesituasjon der «skittent» drivstoff utkonkurreres til fordel for «rent» drivstoff.

■ Problemet for Norge er at det bare er rensetiltak som er innført etter 2010 som skal tas med i regnestykket når energienheten skal føre til seks prosent lavere utslipp.

oss er at direktivet kan gi uante konsekvenser for norsk sokkel og raffinerier. For vi har tatt tunge miljøinvesteringer gjennom tiår. Da er det viktig at foregangsland ikke blir straffet gjennom et direktiv som ikke tar hensyn til klimatiltak iverksatt før 2010. Vårt budskap til regjeringen har vært at de bør kreve ytterligere utredning av

konsekvensene, sier Johannessen.

Flere krav

Statssekretær Heidi Sørensen (SV) i Miljøverndepartementet kunne igår ettermiddag ikke kommentere saken. Olje- og energiminister Ola Borten Moe vil ikke svare på hvem som har vunnet frem i regjeringen, men er opptatt av hvorfor det har vært avgjørende for Norge å endre direktivet.

– Det er viktig å ha en kostnadseffektiv og målrettet virkemiddelbruk for å oppnå en reell reduksjon i globale utslipp. Virkemidlene i klimapolitikken bør derfor innrettes så nær kilden som mulig, utformes transparent og med lave administrative kostnader. Forslaget til metoden i

■ VANT FREM. EUs ekspertkomité stemte igår ned EU-kommisjonens forslag til drivstoffdirektiv, i tråd med den norske regjeringens ønske. Dermed fikk olje- og energiminister Ola Borten Moe det som han ønsket.

Foto: Thomas Haugersveen

direktivet er kompleks og kan gi utilsiktede konsekvenser på mange områder, sier Borten Moe.

Om ikke Statoil og Norges syn var avgjørende ble i hvert fall resultatet igår at EUs ekspertkomité stemte imot direktivforslaget fra EU. Det skal nå gjennomføres en konsekvensanalyse før saken skal behandles politisk av EUs miljøråd.

tore.gjerstad@dn.no