



# Innst. S. nr. 134

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:15 (2006-2007)

### Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Holten Hjemdal og Jan Sahl om å styrke innsatsen for å utvikle og ta i bruk biodrivstoff i Norge

Til Stortinget

#### BAKGRUNN

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

1. Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en nasjonal målsetting for økt bruk av biodrivstoff.
2. Stortinget ber Regjeringen utarbeide rammevilkår som gjør det økonomisk lønnsomt å legge om til bruk av biodrivstoff.
3. Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en pakke med støtteordninger for bilister som går over til biodrivstoff.
4. Stortinget ber Regjeringen innføre pålegg om omsetning av biodrivstoff.
5. Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre rutiner for anskaffelse av kjøretøy til bruk i offentlig sektor, der 75 prosent av kjøretøyene benytter miljøvennlige drivstoff."

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Asmund Kristoffersen, Marianne Marthinsen, Eva M. Nielsen, Tore Nordtun, Torny Pedersen og Terje Aasland, fra Fremskrittspartiet, Torbjørn Andersen, Tord Lien og Ketil Solvik-Olsen, fra Høyre, Børge Brende og Ivar Kristiansen, fra Sosialistisk Venstreparti, Akhtar Chaudhry, fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Holten Hjemdal, fra Senterpar-

tiet, Randi Sollie Denstad og fra Venstre, lederen Gunnar Kvasheim, viser til brev fra Miljøverndepartementet datert 8. februar 2007, som er vedlagt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at forslagsstillerne tar opp viktige spørsmål knyttet til forurensning fra biler. Flertallet viser til at Regjeringen nå er i ferd med å gjennomføre en av de viktigste miljøomlegginger av bilavgifter i nyere tid. I forbindelse med statsbudsjettet for 2007 ble det vedtatt å erstatte slagvolum med CO<sub>2</sub>-utslipp, som en av de tre komponentene for beregning av engangsavgift. Videre har flertallet merket seg at det fra 1. januar 2007 er gitt fritak for CO<sub>2</sub>-avgift for andelen bioetanol som blandes inn i ordinær bensin.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til brevet fra statsråden datert 8. februar 2007, der det står følgende:

"Vi har derfor allerede under behandling og vurdering de helhetlige rammevilkårene for biodrivstoff og kjøretøy som kan bruke biodrivstoff, inkludert målsettinger, økonomiske virkemidler, omsetningskrav og krav til offentlige anskaffelser, som foreslått i Dokument 8:15 (2006-2007)."

Dette medlem mener disse forslagene er viktige for at transportsektoren skal klare å redusere sine klimautslipp. Dette medlem har derfor store forventninger til Regjeringens forslag.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at utslippene av klimagasser har økt kraftig i transportsektoren. Det vil derfor være nødvendig å gjennomføre tiltak for å redusere transportbehovet gjennom bl.a. satsing på kollektivtrafikk. Samtidig vil overgang til mer miljøvennlig driv-

stoff være avgjørende for å få ned klimagassutslippene i denne sektoren.

Flertallet mener det er nødvendig å øke bruken av utslippsfrie og klimanøytrale drivstoff.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg Regjeringens arbeid på dette området, og ser i den forbindelse fram til Regjeringens fremleggelse av stortingsmeldingene om sektorvise klimahandlingsplaner, samt handlingsplanen for miljø- og samfunnsansvar for offentlige anskaffelser, som er bebudet i løpet av vårsesjonen 2007.

Dette flertallet har merket seg at Regjeringen vil komme med krav til oljeselskapene om at en viss prosent av omsetningen av alt drivstoff skal være biodrivstoff, samtidig som den også vil vurdere andre virkemidler for å øke omsetningen av biodrivstoff i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil påpeke at Regjeringen ikke har fritatt bioetanol for bensinavgift. Det er innført avgiftsfritak for autodieselavgift for andelen biodiesel innblandet i ordinær diesel. Disse medlemmer mener det er uheldig at bioetanol forskjellsbehandles i forhold til biodiesel. Forskjellsbehandlingen gjør det økonomisk uforvarselig for oljeselskapene å blande inn bioetanol i bensin. Dette er et vesentlig hinder for bruken av biodrivstoff i Norge.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å frita andelen bioetanol innblandet i bensin for bensinavgift."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at transportsektoren er en stor kilde til klimautslipp i Norge. Med den kunnskap vi har i dag om klimaendringene, er det en viktig global oppgave å redusere klimautslippene. Konsekvensene av våre klimautslipp vil gå ut over de fattigste i verden og kommende generasjoner. Disse medlemmer mener Norge må ta miljøvennlige valg i solidaritet med blant andre disse. Også transportsektoren må bidra til reduserte klimautslipp.

Disse medlemmer mener flere tiltak må til for å lykkes med dette. Et bedre kollektivtilbud vil kunne redusere bruken av privatbil og redusere økningen i biltrafikken. Utvikling og introduksjon av ny teknologi i kjøretøy, økt kunnskap om energivennlig kjøring blant trafikantene og økt bruk av fornybare energibærere i transportsektoren er andre tiltak som vil ha utslippsreducerende virkning.

Disse medlemmer mener det er en politisk oppgave å gi rammevilkår som kan legge til rette for en mer miljøvennlig transportsektor. I denne sammenheng er introduksjon og økt bruk av biodrivstoff et tiltak som vil ha relativt rask og god effekt for å redusere

klimautslippene fra transportsektoren. Disse medlemmer mener det i dag finnes teknologiske løsninger som det er vilje i markedet til å ta i bruk, men at det i dag mangler en infrastruktur som gjør dette vanskelig.

I denne sammenheng viser disse medlemmer til bruk av biogass i busser og kommunale lastekjøretøy, hvor man for eksempel i Fredrikstad nå arbeider med å få etablert god plassering av fyllestasjoner. Flere oljeselskap bygger nå gradvis ut sine tilbud rundt storbyene om salg av biodrivstoff.

Disse medlemmer mener både innblanding av biodrivstoff i fossilt drivstoff, forskning og utvikling for å fremme produksjon av 2. generasjons biodrivstoff, og økt andel drivstoffleksible biler i bilparken, er sentrale strategier i politikken for en mer miljøvennlig transportsektor. Gjennom kompetanseoppbygging kan Norge bidra mer til bærekraftig utvikling, utvikling av teknologi, og til tilførsel av biodrivstoff til et stadig økende verdensmarked.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:15 (2006-2007), og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide rammevilkår som gjør det økonomisk lønnsomt å legge om til bruk av biodrivstoff."

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en pakke med støtteordninger for bilister som går over til biodrivstoff."

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre rutiner for anskaffelse av kjøretøy til bruk i offentlig sektor, der 75 prosent av kjøretøyene benytter miljøvennlige drivstoff."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til forslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Gunnar Kvassheim og Lars Sponheim om å frita bioetanol (biobensin) til drivstoffformål fra CO<sub>2</sub>-avgift, bensinavgift og alkoholavgift (jf. Dokument nr. 8:63 (2005-2006) og Innst. S. nr. 211 (2005-2006)). Disse medlemmer synes det på denne bakgrunn er positivt at Regjeringen har gitt fritak for CO<sub>2</sub>-avgift for andelen bioetanol som blandes inn i ordinær bensin.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at transportsektoren står for ca. 22 pst. av Norges samlede CO<sub>2</sub>-utslipp.

Disse medlemmer er positive til innblanding av bioetanol og biodiesel i fossilt drivstoff, men mener primært at bioenergi er best egnet til varmeformål.

Disse medlemmer tror allikevel at biodrivstoff er et supplement til fossilt drivstoff i overskuelig fremtid i transportsektoren i Norge.

Disse medlemmer er av den oppfatning at enkelte i dag har en urealistisk forestilling om potensialet for andel biodrivstoff i forhold til det totale forbruket av drivstoff i transportsektoren både nasjonalt og globalt.

Disse medlemmer viser til at dagens produksjon av biodrivstoff globalt sett beslaglegger betydelige dyrkningsarealer og krever mye kunstgjødning. Samtidig er det verd å merke seg at biodrivstoff har dårlige kuldeegenskaper og kort lagringstid. Ved produksjon av fremtidens biodrivstoff vil man måtte eliminere flere av dagens ulemper i forbindelse med produksjon og lagring av biodrivstoff, samt å få til et bedre energiregnskap i selve fremstillingsprosessen enn det dagens kjente teknologi kan fremskaffe.

Disse medlemmer vil også understreke faren for at energiregnskapet blir negativt, hvis man hugger f.eks. regnskog i Brasil for å produsere biodrivstoff.

Disse medlemmer mener det fortsatt er et påta- kelig behov for forskning og utvikling før man kan se for seg en videre kommersialisering av 2. generasjons biodrivstoff.

Disse medlemmer merker seg en stor usikkerhet knyttet til kostnader og lønnsomhet rundt biodrivstoff. For å kunne fatte gode vedtak rundt implementering av miljøfremmende tiltak, er det av avgjørende viktighet at man kjenner til kostnadene knyttet til tiltakene. Disse medlemmer vil videre påpeke at det ikke er klarlagt hvor store mengder energi fremstilling av biodrivstoff vil kreve.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremlegge energiregnskap for ulike typer biodrivstoff."

Disse medlemmer forutsetter at tiltak som belønner bruk av biodrivstoff, f.eks. reduserte avgifter, ikke medfører tilsvarende økte avgifter på andre drivstoff.

Disse medlemmer peker på den pågående debatten om biobrensel også til oppvarming, og understreker viktigheten av at dette må sees i sammenheng. For å unngå å drive rovdrift på Norsk skog, bør man få en helhetlig oversikt over uttaksmuligheter og mulige bidrag til både biodrivstoff og biobrensel.

Disse medlemmer viser til at rundt 5 millioner kubikkmeter skogvirke må til for å erstatte 20 prosent av dagens bensin- og dieselforbruk med biodrivstoff i Norge. Den årlige avvirkingen i norske skoger har de siste årene variert mellom 7 og 9 millioner kubikkmeter tømmervirke. Et hogstkvantum på 5 millioner kubikkmeter tilsvarer at man nærmest må fordoble den årlige avvirkingen i norsk skogbruk for å nå et mål om 20 prosent innblanding, slik blant annet EU har satt seg som mål innen 2020. Disse tallene indikerer at selv om man avvirket hele den totale årlig bruttotilveksten av skog i Norge på 25,7 millioner kubikkmeter (2005) kun til produksjon av biodrivstoff, ville det så vidt kunne dekke det totale drivstoffbehovet i transportsektoren, med dagens kjente teknologi for produksjon av biodrivstoff.

Disse medlemmer vil peke på at en storstilt omlegging til bruk av biodrivstoff på bekostning av fossilt drivstoff i dag er en umulighet, fordi dette vil legge beslag på altfor store arealer landbruksareal og produktive skogsareal, samt kunne føre til avskogning.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremlegge en helhetlig plan for hvordan Norges skogressurser skal benyttes."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre har merket seg at den siste rapporten fra FNs klimapanel (IPCC) ytterligere understreker at verden står overfor alvorlige utfordringer i form av menneskeskapt klimaendring, og at det er helt nødvendig å sette i verk tiltak for å redusere de globale utslipp av klimagasser.

Disse medlemmer har videre merket seg at de norske klimagassutslippene ligger betydelig over vår Kyoto-forpliktelse om 1 pst. økning i forhold til 1990-nivå. Disse medlemmer viser til at veitrafikk står for om lag 20 pst. av våre CO<sub>2</sub>-utslipp. Reduserte utslipp fra veitrafikk vil derfor være et viktig nasjonalt tiltak for å nå våre utslippsforpliktelser for klimagasser. Økt kollektivtransport og mer miljøvennlige biler vil være viktige faktorer i den forbindelse. Disse medlemmer mener derfor at Regjeringen må vise en mer pro aktiv holdning når det gjelder mulighetene for økt innblanding av biodrivstoff, og forutsetter at Regjeringen fremlegger forslag om dette i de meldinger og handlingsplaner den har varslet - blant annet om sektorvise klimatiltak - i løpet av våren 2007.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke nødvendigheten av å ha et overvåket blikk på arealbruk til matproduksjon kontra bioenergi. Mulighetene som ligger i å utnytte våre skogressurser på en bærekraftig måte, bør derfor brukes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at tilliten til at gode rammevilkår for miljøløsninger skal vedvare, er svekket i norsk næringsliv som en følge av at Regjeringen vraket ordningen med grønne sertifikater. En rekke bedrifter investerte i ulønnsomme og miljøvennlige kraftprosjekter i påvente av det varslede opplegget. Med Regjeringens subsidiære opplegg for støtte til fornybar energi er mange av disse investeringene i dag verdiløse.

Disse medlemmer mener situasjonen gjør det vanskeligere for næringslivet å forsvare investeringer i produksjon av blant annet biodrivstoff i Norge. Dette gjør at Norge står i fare for å miste det potensial som ligger i kompetanseutvikling, teknologiutvikling, sys- selsetting og verdiskaping, som en introduksjon av biodrivstoff i Norge kan medføre. Industriaktører peker på at viljen til å investere vil bli større som en følge av at det gis garanti for at dagens avgiftsfritak vedvarer.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede et opplegg for hvordan bedrifter som investerer i produksjon av biodrivstoff i Norge, kan sikres økonomisk forutsigbarhet over tid."

Disse medlemmer mener bilbrukere i stor grad ser sammenhengen mellom bilkjøring, økte klimagassutslipp og klimaendringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at mange bilbrukere ønsker å benytte drivstoff som bidrar med mindre forurensning. For å bidra til økt bruk av biodrivstoff, økt forbrukerbevissthet og for å legge til rette for at biodrivstoff blir et konkurransefortrinn for oljeselskapene, mener disse medlemmer at man bør innføre en merkeordning for drivstoffpumper. Det er naturlig at

- alle drivstoffpumper merkes
- merkeordningen tydelig skiller mellom drivstoff som inneholder biodrivstoff og rent fossilt drivstoff
- merkingen er tydelig og lettoppfattelig av brukerne.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innføre en merkeordning for drivstoffpumper for å øke bruken av biodrivstoff og for å styrke konkurransevnen til biodrivstoff i markedet."

Disse medlemmer viser også til at en rekke biler i dagens bilpark kan benytte biodrivstoff. Mange modeller har også fabrikkgaranti for at de kan gå på biodiesel. I svært mange tilfeller er ikke forbrukeren klar over dette. Disse medlemmer vil peke på behovet for forbrukeropplysning og informasjon om mulighetene for bruk av biodrivstoff. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen bidra til å gjøre informasjon om mulighetene for bruk av biodiesel i dagens bilpark tilgjengelig."

Disse medlemmer har merket seg Regjeringens varslede introduksjonsprogram for biodrivstoff. Regjeringen har, gjennom Soria Moria-erklæringen, lovet at introduksjonsprogrammet skal være i tråd med EU-direktiv 2003/30/EF. Direktivet legger opp til et mål om en andel på 5,75 pst. biodrivstoff innen 2010.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at Norge er milevis fra dette målet i dag. Disse medlemmer vil peke på at et omsetningspåbud for biodrivstoff er ferdig utredet av SFT, og er anbefalt av SFT som et virkemiddel i klimapolitikken. Det norske lav-

utslippsutvalget har anbefalt et omsetningspåbud om 5 pst. biodrivstoff innen 2009.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere et nasjonalt mål om 5,75 pst. andel biodrivstoff innen 2010, og innføre et omsetningspåbud for å bidra til å nå dette målet."

Komiteens medlemmer fra Høyre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen presentere en utredning og vurdering av et omsetningspåbud i den varslede stortingsmeldingen om sektorvise klimahandlingsplaner og i Revidert nasjonalbudsjett for 2007."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre støtter mer teknologinøytrale kriterier for avgiftsmessig behandling av biler. I denne forbindelse var det positivt at Regjeringen vedtok å beregne bilavgiftene basert på blant annet en CO<sub>2</sub>-komponent. Målet med Regjeringens avgiftsomlegging var at de mest miljøvennlige bilene skulle bli billigere. Det skjedde ikke, ettersom bilene som går på miljøbensinen bioetanol har blitt dyrere.

Disse medlemmer har registrert at Norsk Bioenergiforening og flere miljøorganisasjoner mener dette er uheldig for å legge til rette for en mer miljøvennlig bilpark. På spørsmål fra Venstres stortingsgruppe i forbindelse med budsjettbehandlingen, har Finansdepartementet ikke kunnet gi gode svar på provenyeffekten av å innføre avgiftslette for denne typen biler. Disse medlemmer mener det er uheldig at Finansdepartementet ikke har bistått Stortinget med relevant informasjon i forbindelse med saken.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at både industrien og miljøorganisasjoner mener det må satses tyngre på forskning og utvikling av 2. generasjons biodrivstoff. Begrunnelsen er at 2. generasjons biodrivstoff er mer tilpasset dagens motorer, at ressursgrunnlaget for denne typen drivstoff er større, og følgelig at potensialet er langt større.

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at Norsk Hydro og Norske Skog har lansert planer om å bygge en fabrikk for produksjon av 2. generasjons biodrivstoff fra trevirke ved gamle Union fabrikker. Utfordringen er imidlertid at teknologien for å produsere drivstoffet ikke er kommersiell i dag. Dette krever økt satsing på forskning og utvikling. Disse medlemmer er blant annet derfor bekymret for Regjeringens satsing på forskning og utvikling på miljøvennlig transport. Regjeringen Bondevik II styrket bevilgningene til forsøk og demonstrasjon med alternative drivstoff, herunder biodrivstoff, betydelig i sin regjeringsperiode. Den sittende regjering har ikke fulgt opp denne opptrappingen i sitt budsjett for 2007.

Disse medlemmer vil også påpeke at det er viktig å introdusere 1. generasjons biodrivstoff i markedet for å berede grunnen for en senere introduksjon av 2. generasjons biodrivstoff. Introduksjon av 1. generasjons biodrivstoff øker forbrukeraksepten og kunnskapsnivået om biodrivstoff øker aksepten blant markedsaktørene, og stimulerer private til å drive frem nye og bedre løsninger på området.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil i denne sammenheng peke på at både Venstre og Kristelig Folkeparti i sine alternative statsbudsjett for 2007 foreslo å bevilge 5 mill. kroner utover Regjeringens forslag til formålet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at manglende infrastruktur og logistikk kan være en hovedutfordring ved bruk av nye energiteknologier og drivstoff. Dersom man skal bidra til å få store volum ut i markedet, kan en god strategi være å få store drivstoffkunder med geografisk begrenset ferdsel til å ta alternative drivstoff i bruk. Det kan sikre investorer i nye drivstoff et visst volum, og samtidig gjøre infrastrukturinvesteringene lønnsomme i forhold til volumene som blir omsatt. Et eksempel kan være å få bilparken ved gruveselskapet Titania til å kjøre på biodiesel i stedet for vanlig diesel. Anleggsmaskinene har begrenset geografisk område, slik at en fyllestasjon i stor grad dekker behovet. Samtidig er drivstoff-forbruket stort. I dette eksemplet er samtidig eksisterende avgiftsfritak for diesel et hinder for at storkunder vil ta biodiesel i bruk, da sistnevnte har høyere kostnader for bedriften. I Regjeringens arbeid med alternative biodrivstoff bør denne problemstillingen vurderes grundig. Disse medlemmer mener at konklusjonen ikke bør være å øke avgiftene for næringslivet.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen om å frita andelen bioetanol innblandet i bensin for bensinavgift.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen innføre en merkeordning for drivstoffpumper for å øke bruken av biodrivstoff og for å styrke konkurransevnen til biodrivstoff i markedet.

#### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen bidra til å gjøre informasjon om mulighetene for bruk av biodiesel i dagens bilpark tilgjengelig.

### **Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

#### *Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringen utarbeide rammevilkår som gjør det økonomisk lønnsomt å legge om til bruk av biodrivstoff.

#### *Forslag 5*

Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en pakke med støtteordninger for bilister som går over til biodrivstoff.

#### *Forslag 6*

Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre rutiner for anskaffelse av kjøretøy til bruk i offentlig sektor, der 75 prosent av kjøretøyene benytter miljøvennlige drivstoff.

#### *Forslag 7*

Stortinget ber Regjeringen utrede et opplegg for hvordan bedrifter som investerer i produksjon av biodrivstoff i Norge, kan sikres økonomisk forutsigbarhet over tid.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 8*

Stortinget ber Regjeringen fremlegge energiregnskap for ulike typer biodrivstoff.

#### *Forslag 9*

Stortinget ber Regjeringen fremlegge en helhetlig plan for hvordan Norges skogressurser skal benyttes.

### **Forslag fra Høyre:**

#### *Forslag 10*

Stortinget ber Regjeringen presentere en utredning og vurdering av et omsetningspåbud i den varslede stortingsmeldingen om sektorvise klimahandlingsplaner og i Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

### **Forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre:**

#### *Forslag 11*

Stortinget ber Regjeringen etablere et nasjonalt mål om 5,75 pst. andel biodrivstoff innen 2010, og innføre et omsetningspåbud for å bidra til å nå dette målet.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:15 (2006-2007) - om representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Holten Hjemdal og Jan Sahl om å styrke innsatsen for å utvikle og ta i bruk biodrivstoff i Norge - vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 22. februar 2007

**Gunnar Kvasheim**  
leder

**Eva M. Nielsen**  
ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 8. februar 2007**

#### **Vedrørende Dokument nr. 8:15 (2006-2007)**

Jeg viser til brev av 19. januar 2007 fra energi- og miljøkomiteen med oversendelse av Dokument nr. 8:15 (2006-2007) fra representantene Line Henriette Holten Hjemdal og Jan Sahl om styrking av innsatsen for å utvikle og ta i bruk biodrivstoff i Norge, for utredning mv.

Veitrafikk står i dag for en femtedel av CO<sub>2</sub>-utslippene i Norge. Kampen mot de globale klimaproblemene er viktig for Regjeringen. Som en del av det generelle arbeidet med å redusere klimagassutslippene i Norge, gjennomfører Regjeringen nå den største miljøomleggingen av bilavgiftene i nyere tid. Omleggingen er i hovedsak i tråd med ønsker fra miljøorganisasjonene, bilbransjen og NAF, og har fått tilslutning fra et bredt flertall på Stortinget. Jeg vil spesielt nevne at i statsbudsjettet for 2007 har CO<sub>2</sub>-utslipp erstattet slagvolum som en av de tre komponentene i beregningsgrunnlaget for engangsavgiften. Videre er det fra 1. januar i år gitt fritak for CO<sub>2</sub>-avgift for andelen bioetanol som blandes inn i ordinær bensin. På denne måten får innblandet biodiesel og innblandet bioetanol likere avgiftsvilkår. Ren biodiesel og andelen innblandet biodiesel har vært fritatt for både CO<sub>2</sub>-avgift og autodieselavgift siden 1999. Drivstoff hvor etanol utgjør hovedbestanddelen (E85) ilegges ikke særavgifter, jf. St.meld. nr. 2 (2005-2006) Revidert nasjonalbudsjett 2006. Slikt drivstoff omfattes ikke av begrepene bensin eller mineralolje i Stortingets avgiftsvedtak, og ilegges derfor verken bensinavgift, autodieselavgift eller CO<sub>2</sub>-avgift.

I likhet med forslagstillerne mener jeg at det er nødvendig med økt bruk av utslippsfrie og klimanøytrale drivstoff, blant annet biodrivstoff. Det fremgår av Soria Moria-erklæringen at Regjeringen legger vekt på å få økt bruk av biodrivstoff og å motivere til valg av lavutslippsbiler, og dette er et prioritert arbeidsområde for Regjeringen.

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2007 ble Regjeringen bedt om å legge fram forslag til regler om en særlig avgiftsmessig behandling av fleksifuel biler. Av tekniske årsaker var det ikke mulig å få dette til allerede ved omleggingen av engangsavgiften fra 1. januar 2007. Regjeringen tar imidlertid sikte på å legge fram forslag til en særlig avgiftsmessig behandling av slike kjøretøy i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett i mai 2007.

Statens forurensningstilsyn la i fjor fram rapporten "Virkemidler for økt bruk av biodrivstoff i Norge". Rapporten gir klare anbefalinger om hvordan Regjeringen kan oppfylle målsettingen i Soria Moria-erklærin-

gen om økt bruk av biodrivstoff., bl.a. at det innføres omsetningspåbud for biodrivstoff. Konkret anbefales det at i løpet av 2007 skal to prosent av alt drivstoff som omsettes være biodrivstoff, og i løpet av 2010 skal andelen biodrivstoff økes til fire prosent. Som redegjort for i St.prp. nr. 1 (2006-2007) for Miljøverndepartementet, vurderer Regjeringen å komme tilbake med et krav til oljeselskapene om at en viss prosent av omsetningen av alt drivstoff skal være biodrivstoff, med bakgrunn i rapportens anbefalinger. I denne sammenhengen vurderer regjeringen også andre tiltak og virkemidler som kan være aktuelle for å fremme bruk av biodrivstoff. Regjeringen er opptatt av en bred og helhetlig tilnærming og ser bl.a. på avgifter, FoU og de samlede rammevilkårene for bilistene.

Regjeringen arbeider nå med to handlingsplaner - en stortingsmelding om sektorvise klimahandlingsplaner og en handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar for offentlige anskaffelser. I arbeidet med stortingsmeldingen om sektorvise klimahandlingsplaner blir det vurdert sektorvise mål, tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslippene fra de forskjellige sektorene, inkludert transportsektoren. Økt bruk av biodrivstoff er ett av temaene som blir særskilt vurdert i denne sammenheng, og Regjeringen ser bredt på rammevilkår, økonomiske, juridiske og andre virkemidler som kan være aktuelle.

Handlingsplanen for miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser vil ha fokus på bl.a. energibruk/klimagasser. Vi tar sikte på at hovedtrekkene i denne handlingsplanen presenteres i stortingsmeldingen om Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand som legges frem i løpet av våren, og at handlingsplanen legges frem som selvstendig dokument parallelt med dette. Handlingsplanene skal inneholde en egen miljøpolitikk for statlige virksomheter, med konkrete krav til prioriterte produkter og produktgrupper, inkludert transporttjenester. Arbeidet med denne handlingsplanen sees i tett sammenheng med det pågående arbeidet med sektorvise klimahandlingsplaner, og det vurderes bl.a. konkrete krav og virkemidler for å fremme økt bruk av biodrivstoff i statlig og offentlig sektor.

Jeg ser det som viktig å gå nøye gjennom hva som kan gjøres på blant annet transportsektoren for å bidra til å oppfylle Norges internasjonale miljøforpliktelser. Vi har derfor allerede under behandling og vurdering de helhetlige rammevilkårene for biodrivstoff og kjøretøy som kan bruke biodrivstoff, inkludert målsettinger, økonomiske virkemidler, omsetningskrav og krav til offentlige anskaffelser, som foreslått i Dokument 8:15 (2006-2007).



