



Innst. 186 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:21 S (2016–2017)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentanten Rasmus Hansson om kunnskapsbasert og bærekraftig bruk av biodrivstoff

Til Stortinget

Sammendrag

Følgende forslag fremmes i representantforslaget:

- «1. Stortinget ber regjeringen utrede nåværende og potensielt ressursgrunnlag for bærekraftig produksjon og bruk av bioenergi og biodrivstoff i Norge.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en metodikk som gjør at karbondioksidproblematikken blir tatt hensyn til når klimaeffekten av biodrivstoff skal beregnes.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en plan som inkluderer et behovshierarki som sikrer at tilgjengelige bioressurser brukes på en slik måte at klimanytten blir størst mulig.
4. Stortinget ber regjeringen snarest mulig fase ut virkemidler som stimulerer til bruk av biodrivstoff med svært usikker eller negativ klimanytte.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Per Rune Henriksen, Anna Ljunggren, Audun Otterstad og Terje Aasland, fra Høyre,

Tina Bru, Odd Henriksen, Eirik Milde og Torhild Aarbergsbotten, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Øyvind Korsberg, fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk Venstreparti, Heikki Eidsvoll Holmås, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til Innst. 9 S (2016–2017), der opptrappingsplan og omsetningskravet for biodrivstoff ble grundig behandlet. Komiteen viser til behovet for å satse på bærekraftig drivstoff – all den tid det vil være fossilbiler igjen på norske veier i mange år fremover, selv om det satses på tilrettelegging for nullutslippsbiler. Komiteen viser til at målet med økning i biodrivstoff er å kutte klimagassutslippene.

Det er slik komiteen ser det en forutsetning at biodrivstoffet er bærekraftig og tilfredsstillende EUs bærekraftskriterier.

Komiteen viser til at Representantforslag 21 S (2016–2017) foreslår fire punkter som innebærer økt kunnskap om ressursgrunnlaget for bærekraftig produksjon og bruk av bioenergi og biodrivstoff i Norge: at karbondioksidproblematikken tas hensyn til når klimaeffekten av biodrivstoff skal beregnes, at det utarbeides en plan som inkluderer et behovshierarki som sikrer at tilgjengelige bioressurser brukes på en slik måte at klimanytten er størst mulig, og at virkemidler som stimulerer til bruk av biodrivstoff med svært usikker eller negativ klimanytte, fases ut.

Komiteen understreker at det er viktig at den offentlige debatten om biodrivstoff ikke blir så ensidig preget av skepsis og motstand at fakta og nyanser forsvinner, og at dette igjen fører til usikkerhet hos aktørene i markedet om det å velge å produsere eller bruke biodrivstoff i det hele tatt har politisk støtte.

Komiteen ønsker økt kunnskap velkommen, men vil allikevel understreke viktigheten av å starte satsning på biodrivstoff. Komiteen vil samtidig understreke at det finnes beregninger av tilgang på og etterspørsel etter bioenergi og biodrivstoff i Norge, blant annet foretatt av Miljødirektoratet i deres lavutslippsrapport fra 2015.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Senterpartiet, mener at det kan være formålstjenlig med en gjennomgang av ressursgrunnlaget for bærekraftig produksjon av biodrivstoff sett i sammenheng med behandlingen av Meld. St. 14 (2014–2015) om naturmangfold og Innst. 294 S (2015–2016), der Stortinget ber regjeringen sette et mål om vern av både offentlig eid skog og frivillig vern av privateid skog til 10 pst. av skogarealet. Flertallet vil understreke at en økning i skogvernet er viktig for å sikre norsk naturmangfold og for å gjøre vernet av natur på land representativt i tråd med Aichi-målene og oppfølging av handlingsplan for naturmangfold.

Komiteen vil videre understreke at skogbruket selv spiller en svært viktig rolle i forsvarlig forvaltning av skogen, og mener det er ønskelig å sikre forsvarlig forvaltning av skogen, slik at ressursene kan hentes ut på en måte som ivaretar både næringen og naturen. Komiteen viser til at det vil være et potensial for økt produksjon av bioenergi og biodrivstoff basert på uttak fra skog, samtidig som det biologiske mangfoldet ivaretas.

Komiteens medlemmer fra Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne vil understreke at bruk av biomasse støter på begrensninger i form av begrenset tilgang på ressurser og høstbart potensial fra bestander av skog, planter, alger og jordbruksprodukter. På overordnet nivå støter storskala produksjon av biomasse til energiformål på samme problem som all annen storskala dyrking: monokulturer som fortrenger naturlige økosystemer og ødelegger artsmangfold. Arealendringer er den klart største årsaken til at jordas arter utrykkes i høyt tempo. Å ta i bruk biomasse til biodrivstoff forutsetter solid kunnskapsgrunnlag og strenge kvalitetskrav. Disse medlemmer viser til at det innenfor rammene av slike krav likevel er stort rom for å øke forbruket av biodrivstoff og biomasse i flere sektorer på en måte som både kutter klimagassutslipp og stimulerer til økt norsk verdiskapning.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at i dag omfattes kun den delen av biodrivstoffet som er i omsetningspåbudet i EUs bærekraftskriterier. Denne begrensningen av bære-

kraftskriterienes virkeområde er ikke fornuftig og gjør at svært lite bærekraftig biodrivstoff kan selges så lenge det ikke er en del av omsetningspåbudet. Disse medlemmer mener det er viktig at alt biodrivstoff som omsettes i Norge, som et minstemål må omfattes av EUs bærekraftskriterier, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alt biodrivstoff som omsettes i Norge, underlegges EUs bærekraftskriterier fra 1. juli 2017.»

Premisser for en satsing på biodrivstoff

Komiteens medlemmer fra Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener følgende prinsipper må være førende for biodrivstoffstrategien i Norge:

1. All fossil energi skal fases ut så raskt som mulig.
2. Biodrivstoff skal være et overgangsdrivstoff i transportnæringen mens alternative teknologier fases inn. Avgiftssystemet må bidra til at det beste biodrivstoffet foretrekkes. Det støttes opp under en utvikling av skognæringen til bioraffinerier, slik at næringsutviklingen også har en fremtid etter at biodrivstoffet i transportnæringen får mindre betydning på grunn av elektrifisering.
3. Siden bioressurser er begrensede ressurser, skal de som hovedregel prioriteres til langsiktig karbonbinding (byggematerialer) og erstatning for fossil energibruk:
 - i. der det ikke finnes alternativ teknologi til å erstatte fossil energibruk
 - ii. der bioenergien gir størst utslippskutt per mengde bioenergi.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det er viktig med langsiktighet i rammevilkårene for å kunne fremme investeringer i produksjon av bærekraftig biodrivstoff.

Disse medlemmer viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og støttepartiene Venstre og Kristelig Folkeparti, der man vedtar å trappe opp omsetningspåbudet for biodrivstoff til 20 pst. i 2020. Dette er raskere enn de 11 pst. som Stortinget tok til orde for i forbindelse med behandlingen av energimeldingen, på bakgrunn av et forslag fra Sosialistisk Venstreparti.

Disse medlemmer viser til at når det nå er flertall på Stortinget for en raskere opptrappingstakt for omsetningspåbudet, er det viktig at regjeringen sikrer forutsigbare rammebetingelser for de investeringer næringslivet skal gjøre, og at man i den videre utformingen av rammebetingelsene fremmer etter-

spørsele etter det til enhver tid mest bærekraftige biodrivstoffet på markedet.

Disse medlemmer viser i den anledning til forslag fra Sosialistisk Venstreparti i Innst. 29 S (2016–2017), om å bruke avgiftsregime og bærekraftskriterier aktivt, samt å samarbeide med bransjen, for å fremme det mest bærekraftige biodrivstoffet.

Bruk av biodrivstoff med usikker miljønytte

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne har merket seg at budsjettenigheten om statsbudsjettet for 2017 innebærer at omsetningskravet for biodrivstoff skal økes til 20 prosent innen 2020 fra 7 prosent 1. januar 2017. Avansert biodrivstoff med høyere bærekraft skal utgjøre minst 8 prosentpoeng. Dette innebærer en betydelig økning av omsatt mengde førstegenerasjons drivstoff til veitrafikken frem til 2020. Dette medlem er bekymret for klima- og naturkonsekvensene av en så høy omsetning av denne typen biodrivstoff.

Dette medlem vil minne om at fjorårets høringsnotat om økt omsetningskrav fra Klima- og miljødepartementet (KLD) anslår at 85 prosent av omsatt biodrivstoff i Norge i 2015 var basert på raps, og at raps gir høye klimagassutslipp, dersom EUs direktiv om indirekte arealbruksendringer legges til grunn. Dette medlem mener det er svært viktig at Stortinget ikke tar i bruk lettvinne og kortsiktige løsninger for å kutte klimagassutslippene i Norge uten at vi er trygge på at den samlede miljøeffekten er positiv. Dette medlem mener det er svært viktig å unngå at satsingen på biodrivstoff kan bli enda et nytt eksempel på klimapolitikk i transportsektoren som ikke virker etter hensikten.

Dette medlem mener derfor at hovedprioriteten i norsk biodrivstoffpolitikk bør være å øke bruken av biodrivstoff som gir sikre klimakutt. Alle typer biodrivstoff som omsettes på det norske markedet, bør omfattes av klimaregnskap og et detaljert kriteriesett basert på ulike ressurser. Biodrivstoffet må gi en betydelig netto klimaeffekt på relativt kort sikt, ettersom konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren de neste tiårene blir avgjørende for hvordan klimaendringene utvikler seg videre. Man må også sikre at biodrivstoffet ikke konkurrerer med matproduksjon eller gir ytterligere press på tropiske regnskoger.

Dette medlem vil understreke at en sterk opptrapping av omsetningskravet for biodrivstoff har liten effekt for næringsutvikling, når mesteparten av dette kravet kan innfris gjennom bruk av importert førstegenerasjons biodrivstoff. Dette medlem mener derimot at omsetningskravet for avansert biodrivstoff vil kunne være en viktig drivkraft for norsk bærekraftig næringsutvikling. Hvis omsetningskravet for avansert biodrivstoff skal kunne innfris ved

hjelp av norsk produksjon innen 2020, er det imidlertid behov for langt sterkere virkemidler for å fremme norsk produksjon enn vi har i dag.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i revidert budsjett for 2017 legge frem et revidert forslag til opptrappingsplan for biodrivstoff, som sikrer at Norge ikke fører en politikk som stimulerer til forbruk av biodrivstoff med svært usikker eller negativ klimanytte.»

Stort potensial for bærekraftig norsk biodrivstoffproduksjon

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne vil understreke at det er betydelig uutnyttet potensial for å produsere biodrivstoff på en bærekraftig måte i Norge. Dette medlem viser til at andelen av trevirket som blir til materialer i dag, er på om lag 12 prosent eller 20 prosent av det såkalte stammevirket. Den store andelen av tømmeret brukes derfor i dag til andre formål enn karbonbinding i form av materialbruk. Mye av biomassen tas ikke i bruk i det hele tatt. Dette gjelder både grener og topper (GROT) som vanligvis blir liggende igjen i skogen etter hogst, og øvrig trevirke som ikke tas i bruk. Dette medlem mener derfor at det er realistisk å etablere en betydelig produksjon av biodrivstoff i Norge uten at dette trenger å føre til økt avvirkning av skog. I et scenario der økt bruk av biodrivstoff ikke fører til økt hogst, vil satsingen på biodrivstoff heller ikke komme i konflikt med utfordringer knyttet til karbonbinding i skog.

Dette medlem understreker at de tilgjengelige bioressursene kan være nyttige til mange formål, som bioraffinering (f.eks. hos Borregaard), fôrproduksjon, biokull til prosessindustrien og bioplast, og at de bør benyttes der miljøgevinsten er størst. Dette medlem mener imidlertid at biodrivstoff vil være et viktig formål i årene som kommer.

Dette medlem viser til behandlingen av skogbruksmeldingen, Meld. St. 6 (2016–2017) Verdier i vekst, der dette medlem blant annet foreslo følgende tiltak:

- At det bør etableres en egen næringsstrategi med måltall for norsk industrialisering av bærekraftig biodrivstoff basert på norsk skogvirke, som vil produsere en betydelig andel av det volumet som trengs for å nå de vedtatte omsetningskravene for veitransport, og utvikle biodrivstoff for sjøfart og luftfart.
- Å innføre måltall for innfasing av bærekraftig biodrivstoff i norsk skipsfart og luftfart.
- Å etablere et permanent råd der skog- og trenæringen og myndighetene kan møtes for sammen å utvikle næringen videre og sikre at målet om 10

prosent vern av skogen skjer innen 2027 som en andel av den produktive skogen.

- Å styrke forskning og produktutvikling for høyteknologisk utnyttelse av treråstoffer til erstatning for produkter med stort økologisk fotavtrykk som for eksempel er basert på petroleum eller stor bruk av landbruksarealer eller ferskvann.
- Å utvikle en programmessig satsing på bioraffinering av de ulike fraksjonene fra biologiske ressurser i skog.
- Å etablere karbonfangst- og lagringsprosjekter for industri med kraft/varmeproduksjon basert på bioenergi og biokarbon som reduksjonsmiddel.

Karbongjeld i skog

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne mener at det må utarbeides en metodikk for dette som tar hensyn til karbongjeldproblematikken som oppstår når for eksempel saktevoksende skog hogges og brukes som råstoff. Dette medlem har merket seg at statsråden i sitt brev til komiteen, datert 10. januar 2017, skriver:

«Norge er gjennom EØS-avtalen omfattet av det generelle europeiske regelverket for det indre marked, herunder regelverket for biodrivstoff. Dette innebærer at Norge ikke har anledning til å benytte seg av egne klassifiseringsregler for biodrivstoff, herunder en eventuell metodikk for å ta hensyn til karbongjeld i bærekraftskriteriene.»

Dette medlem viser til at EU har definert ulike måter å beregne klimaeffekten av ulike biodrivstoff på, som også inkluderer indirekte arealbruksendringer. Men disse tar ikke hensyn til karbongjeld som oppstår i skog som ikke avskoges permanent. Dette medlem mener at det er nødvendig at Norge utarbeider en metodikk for å ta hensyn til karbongjeld i skog, selv om vi ikke har anledning til å bruke egne klassifiseringsregler. Dette medlem vil peke på at Norge har full anledning til styre hvor kraftige nasjonale virkemidler vi tar i bruk for å øke omsetningen av biodrivstoff – for eksempel gjennom økte omsetningskrav. Dette medlem mener kunnskap om karbongjeld er et viktig kriterium når styrken i disse virkemidlene skal vurderes.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en metodikk som gjør at karbongjeldproblematikken blir tatt hensyn til når klimaeffekten av biodrivstoff skal beregnes.»

Behovshierarki

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne mener at det bør utvikles et behovs-

hierarki som kan bidra til at tilgjengelige bioressurser brukes på en slik måte at klimanytten blir størst mulig. Et slikt hierarki er viktig for at offentlige virkemidler for å fremme bruk av biomasse som klimatiltak blir mest mulig effektive. Et behovshierarki for biodrivstoff må vise hva bioressursene bør brukes til for å oppnå størst substitusjon av produkter med høye klimagassutslipp. Dette medlem understreker at et slikt behovshierarki ikke må begrenses til bare drivstoff, men vurdere alle typer anvendelse av bio-massen.

Dette medlem legger til grunn at førsteprioritet ved bruk av biomasse er langsiktig karbonbinding (byggematerialer) og erstatning for fossil energibruk der det ikke finnes alternativ teknologi til å erstatte fossil energibruk og der bioenergien gir størst utslippskutt per mengde bioenergi. Dette medlem vil peke på at den mest klimaeffektive anvendelsen av trevirke antakelig er at materialer av tre erstatter materialer av stål og betong. Karbonet i trematerialene slippes ikke ut i atmosfæren, samtidig som trematerialene erstatter produkter som gir store klimagassutslipp i produksjonsfasen. Et behovshierarki bør for eksempel indikere hvordan, og med hvilke virkemidler, skogbruket kan legges om for å øke andelen sagtømmer med høy klimanytte.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en plan som inkluderer et behovshierarki som sikrer at tilgjengelige bioressurser brukes på en slik måte at klimanytten blir størst mulig.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at alt biodrivstoff som omsettes i Norge, underlegges EUs bærekraftskriterer fra 1. juli 2017.

Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i revidert budsjett for 2017 legge frem et revidert forslag til opptrappingsplan for biodrivstoff, som sikrer at Norge ikke fører en politikk som stimulerer til forbruk av biodrivstoff med svært usikker eller negativ klimanytte.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en metodikk som gjør at karbongjeldproblema-

tikken blir tatt hensyn til når klimaeffekten av biodrivstoff skal beregnes.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en plan som inkluderer et behovshierarki som sikrer at tilgjengelige bioressurser brukes på en slik måte at klimanytten blir størst mulig.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:21 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentanten Rasmus Hansson om kunnskapsbasert og bærekraftig bruk av biodrivstoff – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 16. februar 2017

Ola Elvestuen

leder

Anna Ljunggren

ordfører

VEDLEGG

Energi og miljøkomiteen Stortinget
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
TiV/imv

Vår ref
16/3261-

Dato
10.01.2017

Representantforslag 21 S (2016-2017) om kunnskapsbasert og bærekraftig bruk av biodrivstoff - Fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson

Jeg viser til brev 1. desember 2016 vedrørende utredning av representantforslag 21 S om overnevnte.

Utredning av nåværende og potensielt ressursgrunnlag

Det er foretatt beregninger av tilgang og etterspørsel etter bioenergi i Norge. I Miljødirektoratets lavutslippsrapport fra 2015 (M-386/2015) er det foretatt analyser av mulig tilgang på bioenergi produsert i Norge. Miljødirektoratet har anslått et langsiktig potensial i 2030 på 56,5–64,5 TWh primærenergi fra skogsråstoff, jordbruksavfall, annet avfall og brukt vegetabilsk olje og fettrester. Rundt 30 TWh av dette brukes i dag til blant annet sagtømmer, papp- og papirproduksjon og energivirke. Ved en årlig avvirkning fra skogen på 13-15 millioner kubikkmeter, er det med andre ord et utnyttet potensial av biomasse på rundt 30 TWh som vil være tilgjengelig i 2030. Nesten 80 % av dette volumet er skogsråstoff, hvorav halvparten av dette igjen er grener og topper (GROT) som vanligvis blir liggende igjen i skogen etter hogst, samt rydningsvirke. Mer bruk av GROT har ubetydelige negative effekter på naturmangfold. Ett av tiltakene i klimameldingen (Meld. St. 21 (2011-2012) og Klimaforliket er å bedre insentivene til uttak av råstoff fra skogen, med særlig vekt på skogsavfall (GROT) slik at blant annet tiltak med kort tilbakebetalingstid for CO₂ prioriteres.

Framtidig etterspørsel etter bioenergi i Norge avhenger blant annet av konkurranseflaten mot alternative energikilder og kostnads-/teknologiutvikling for avanserte bioprodukter. Etterspørselen er også avhengig av klimapolitikken generelt, og virkemidler for bruk av bioenergi spesielt, herunder nivået på omsetningskravet for biodrivstoff. Bioenergiprodukter omsettes i et globalt marked, og det er ikke nødvendigvis en klar sammenheng mellom norsk produksjon og norsk etterspørsel.

Når det gjelder det langsiktige behovet for biodrivstoff i transportsektoren, legger Miljødirektoratet til grunn at det i personbilparken vil bli et relativt lite behov på grunn av overgang til el og hydrogen, mens etterspørselen fra tungtransporten er mer usikker. Det vil trolig også behøves biodrivstoff for å få ned utslipp fra luftfarten. På lang sikt kan det tenkes at industrien vil etterspørre betydelige mengder biomasse. Det er ikke foretatt en helhetlig analyse av tilgjengelig biomasse som kan erstatte fossilt materiale samlet sett, og hva som vil være den beste anvendelsen av ressursene. Så lenge biomasseressursene er begrenset, er det viktig at de brukes på områder der de gir størst klima- og miljøeffekter.

En forutsetning for at økt innblanding av biodrivstoff er et miljøvennlig alternativ er at uttak og produksjon er bærekraftig, og at tiltaket bidrar til reduserte klimagassutslipp. Regjeringen har lagt fram både en melding om skog- og trenæringen (Meld. St. 6 (2016–2017)), og en bioøkonomistrategi, der regjeringens politikk for bærekraftig, effektiv og lønnsom utnyttelse av fornybare biologiske ressurser presenteres. Statistikk fra Landsskogtakseringen viser økende volum av trær i alle dimensjoner og aldersklasser for både granskog, furuskog og lauvskog. Målinger de seneste årene viser også at mengden død ved øker i norsk skog, noe som er viktig for ivaretagelse av biologisk mangfold. Gode avveininger mellom næringstiltak og miljøhensyn er viktig, og eventuell økt aktivitet i skogbruket skal kombineres med styrkede miljøhensyn i skogbruket ved aktiv bruk av virkemidlene i naturmangfoldloven og skogbrukets virkemidler; blant annet miljøregistreringer, kunnskapsutvikling og Norsk PEFC Skogstandard, slik at uttaket av biomasse fra skog kan økes samtidig som det biologiske mangfoldet ivaretas. Regjeringen vil videreutvikle miljøarbeidet i skogbruket gjennom styrket kvalitet og presisjon i de ulike kunnskapstiltakene som skogbruket benytter. I skogbruksmeldingen har regjeringen videre sagt at den vil følge opp miljøhensynene ved å blant annet utrede tiltak for økt ivaretagelse av nøkkelbiotoper¹, og kartlegge hvor den eldste skogen finnes, for å sikre god forvaltning av denne.

Gjennom behandling av Meld. St. 14 (2014-2015) *Natur for livet*, ga Stortinget sin tilslutning til de overordnede målene for naturmangfold: *1. Økosystemene skal ha god tilstand og levere økosystemtjenester. 2. Ingen arter og naturtyper skal utryddes som følge av menneskelig aktivitet, og utviklingen for truede og nær truede arter og naturtyper skal bedres. 3. Et representativt utvalg av norsk natur skal bevares for kommende generasjoner.* Økt skogbruksaktivitet vil ha betydning for om særlig mål 1 og 2 nås på lang sikt. Med de to nevnte meldingene som utgangspunkt, legger regjeringen til grunn at det er potensial for å øke hogsten innenfor bærekraftige rammer og øke råstofftilgangen til industrien.

Samarbeidspartiene og regjeringspartiene er enige om å øke bevilgningen til gjødsling av skog i 2017-budsjettet, noe som kan føre til økt produksjon i skogen.

Metodikk for å ta hensyn til karbondioksidproblematikk

Norge er gjennom EØS-avtalen omfattet av det generelle europeiske regelverket for det indre marked, herunder regelverket for biodrivstoff. Dette innebærer at Norge ikke har anledning til å benytte seg av egne klassifiseringsregler for biodrivstoff, herunder en eventuell metodikk

¹ Nøkkelbiotoper er områder som er viktige for rødlistearter, og som avsettes til ikke-hogst, ofte med et sikringsareal i form av en buffersonne. Skogeier velger ut hvilke registrerte livsmiljøer som skal inngå i nøkkelbiotopene.

for å ta hensyn til karbondjeld i bærekraftskriteriene, enn det som allerede er anerkjent av medlemslandene i det indre marked.

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet og Landbruks- og matdepartementet har Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet og NIBIO utarbeidet rapporten "Vern eller bruk av skog som klimatiltak". I rapporten oppsummerer etatene sine felles konklusjoner slik (s. 17):

"(...) FNs klimapanel viser at en vesentlig økning av blant annet bruk av biomasse til substitusjon av fossile og utslippsintensive produkter på global skala vil kunne være nødvendig for å nå et mål om å holde temperaturøkningen under to grader, både til 2100 og innover i de neste hundreår. I et slikt scenario er det de samlede netto utslippene over en lenger tidshorison som er av størst betydning. På kort sikt kan effekten av økt karbonlagring ved vern av skog dominere over substitusjon. På lang sikt vil effekten av substitusjon dominere over forskjellen i karbonlager mellom vern og bruk.

I sum vurderer etatene det slik at det er vanskelig å finne grunnlag for å si at vern av skog i Norge er bedre enn bærekraftig skogbruk som et tiltak for å motvirke klimaendringer. Forutsatt bærekraftig skogbruk, og basert på de vurderingene som er gjort i denne rapporten, konkluderer etatene med at det ikke er grunnlag for å vektlegge vern av norsk skog som klimatiltak.

Vår konklusjon er basert på at ressurser fra skogen brukes i stedet for fossile ressurser, og at utslippet av fossilt karbon reduseres. For den samlede klimanytten ved bruk av skog er det sentralt hva biomassen brukes til. Jo mer av biomassen som kan brukes i stedet for fossile ressurser, jo bedre klimanytte oppnås.

Vi har allerede en god klimanytte av biomasse fra skogen knyttet til bruk av trevirke i en rekke produkter og anvendelser. Å forbedre nytten kan blant annet gjøres ved å øke andel av biomassen som utnyttes til produkter som har stor klimanytte, som f.eks langlevde produkter. Vi kan også høste og anvende en større andel av skogavfallet (greiner og topper). Mer effektive foredlingsprosesser vil gi ytterligere gevinst. Beregninger av substitusjonseffekt og karbondjeld vil først og fremst være nyttige for å vurdere klimanytten av ulike bruksmåter av biomassen opp mot hverandre.

Skogvern er viktig av mange hensyn, blant annet for bevaring av biologisk mangfold, friluftsliv, kulturlandskap og andre miljøaspekter. Konklusjonen i denne rapporten står ikke i motsetning til skogvern av disse hensynene."

Regjeringen vil føre en aktiv europapolitikk for å påvirke den europeiske biodrivstoffpolitikken, slik at en sikrer best mulig samlet klimaeffekt og bærekraft av biodrivstofftiltak. EU-kommisjonen har nylig foreslått et revidert fornybardirektiv for perioden etter 2020. Rådet og Europaparlamentet skal nå diskutere direktivforslaget og etter hvert vedta ny lovgivning. Dette arbeidet er noe regjeringen vil følge tett og gi innspill på i våre møter med europeiske partnere.

Behovshierarki for å sikre best mulig utnytting av tilgjengelige bioressurser

For å sikre reduksjon av klimagassutslipp i transportsektoren er det nødvendig med en overgang til kjøretøy og fartøy med null- og lavutslippsteknologi. Biodrivstoff i veitransporten er sannsynligvis først og fremst en overgangsteknologi som vi trenger i en periode. For andre segmenter av transportsektoren kan det stille seg annerledes. For luftfart og skipsfart kan biodrivstoff være et godt alternativ til fossil brensel, all den tid elektrifisering av fly og langdistanseskip kan være krevende. Biodrivstoff for luftfart er delvis utkvittert i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2016–2017), og spørsmålet om ev. omsetningskrav i luftfarten vil regjeringen komme tilbake til Stortinget med i forbindelse med stortingsmeldingen om nasjonal transportplan, som legges frem våren 2017. Regjeringen vil også komme tilbake til Stortinget når det gjelder omsetningskrav i skipsfarten jf. dokument 8:71 S (2015–2016), anmodningsvedtak nr. 879.

Utfasing av virkemidler som fremmer bruk av biodrivstoff med usikker/negativ klimanytte

Når det gjelder biodrivstoff, vedtas det felles regelverket for Europa i EU. Det såkalte ILUC-direktivet er vedtatt av EU. Direktivet sikrer bedre klimaintegritet for det europeiske regelverket for biodrivstoff ved at man i større grad tar hensyn til indirekte arealbruksendringer (indirect land-use changes; ILUC) av biodrivstoff. ILUC blir forårsaket av at jordbruksareal som har blitt brukt til matproduksjon isteden blir tatt i bruk til å dyrke råstoff for biodrivstoff. Det kan føre til at matproduksjonen blir fortrent til nye arealer for å erstatte det tapte arealet, og dermed gi klimagassutslipp for eksempel gjennom drenering av myr eller avskoging i tropiske strøk. ILUC-direktivet er under vurdering for innlemmelse i EØS-avtalen.

Regjeringens hovedprioritet når det gjelder biodrivstoff, er å sikre bærekraft og reell klimaeffekt slik som beskrevet over. Omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikken har til nå vært generelt, og har således ikke inneholdt delkrav om avansert biodrivstoff som gir høyere klimanytte. Fra 1. januar 2017 innføres et slikt delkrav om avansert biodrivstoff.

Regjeringen har blitt bedt om å forskriftsfeste de neste års opptrappinger i omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikken, jf. anmodningsvedtak 108 nr. 5 i forbindelse med budsjettforliket høsten 2016. Endringene i produktforskriften, som ifølge budsjettforliket innebærer at delkravet til avansert biodrivstoff skal trappes opp til 8 prosent i 2020, tas det sikte på at sendes på offentlig høring våren 2017.

Regjeringens biodrivstoffpolitikk vil trolig stimulere markedet, slik at produksjon og forskning på avansert biodrivstoff tiltar. Regjeringen vil følge markedet for avansert biodrivstoff tett, og fremme forslag om å heve omsetningskravet for denne type drivstoff ytterligere, dersom produksjonen er bærekraftig og tilgangen i markedet og kostnadene tilsier det.

Med hilsen



Vidar Helgesen

