

# Dokument nr. 8:56

(2001-2002)

## Forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Inge Ryan og Hallgeir H. Langeland om bruk av biodrivstoff for å redusere utslippene av farlige klimagasser fra transportsektoren

Til Stortinget

### Bakgrunn

De samlede utslippene av farlige klimagasser i Norge økte gjennom størstedelen av 1990-tallet, og forventes å øke med om lag 24 pst. fra 1990 til 2010 dersom ikke nye tiltak iverksettes. Den forventede økningen skyldes i hovedsak økte CO<sub>2</sub>-utslipp fra petroleumsvirksomhet, mobile kilder og fyring.

Vegtrafikken i Norge står for 17 pst. av de norske utslippene av den farlige klimagassen CO<sub>2</sub>. Klimagassen CO<sub>2</sub> står for ca. 60 pst. av de samlede norske klimautslipp.

Økt satsing på kollektivtransport og overgang til mer miljøvennlige biler og drivstoff er tiltak som kan redusere utslippene av farlige klimagasser fra transportsektoren. På sikt vil bruk av brenselceller og hydrogen som drivstoff gjøre at vi kan få biler som ikke forurenser. På kort og mellomlang sikt må vi sette i verk andre tiltak for å redusere forurensingen. Bruk av biodiesel, bioalkohol og biogass er tiltak som kan bidra til å redusere utslippene av farlige klimagasser. Samlet sett har Norge et biologisk råstoffpotensiale fra jord, skog, vann og hav - som ikke nyttes til matproduksjon eller andre formål - tilsvarende 15-20 pst. av vårt drivstoffbehov.

EU arbeider med et direktiv for innblanding av biodrivstoff i vanlig diesel og bensin. Forslaget innebærer en gradvis innblanding med 2,5 pst. biodrivstoff innen 2005 og 5 pst. biodrivstoff innen 2010.

På det norske markedet i dag er det kun Hydro Texaco som selger biodrivstoff på noen av sine stasjoner. Dette skjer enten som 100 pst. fornybar biodiesel eller blandet med vanlig diesel. Biodrivstoff er lønnsomt å introdusere siden de fornybare drivstoffene har avgiftsfritak.

De aller fleste nye dieselmotorer kan gå på bio-

diesel. I eldre dieselmotorer må som regel drivstoffslanger og tetningsringer til dieselpumpen byttes ut. Biodiesel kan fylles direkte på tanken. Fordi egenskapene er så like, kan biodieselen også blandes opp med vanlig diesel. Ved å bruke ren biodiesel som drivstoff eller blandinger med biodiesel, vil utslippene av den farlige klimagassen CO<sub>2</sub> reduseres tilsvarende mengden petroleumsbasert drivstoff som erstattes.

Til produksjon av biodiesel brukes stort sett vegetabiliske olje, men oljer fra frityrfett, destruksjonsfett, fett fra matavfall, fiskeolje, slakteavfall og tallolje (tjære og olje fra ved) er alle råstoff til biooljer. Vegetabiliske oljer kan produseres fra flere typer oljefrø fra planter; raps, ryps, lin, soya, mais og solsikke. I Norge har dyrkingsarealet for ryps og raps vært økende de siste årene. Rapsolje er det mest brukte råstoffet til biodieselproduksjon i Europa, og holder den høyeste kvaliteten.

Biodiesel vil sannsynligvis i tiden som kommer bli produsert av en rekke fett(avfalls)råstoffer av plante- eller animalsk opprinnelse. Slakteavfall, som i dag er et problemavfall, kan bli et viktig bidrag til produksjon av biodiesel.

Alkoholer og biogass vil også spille en stadig viktigere rolle som biodrivstoff. Borregaard produserer allerede 20 millioner liter bioetanol av trevirke. Dette leveres blant annet som drivstoff til busser i Stockholm. En vanlig bensinmotor kan kjøres med inntil 15 pst. etanol innblandet.

Et krav om innblanding av 5 pst. biodrivstoff innen 2010 i veitrafikken vil redusere utslippene av den farlige klimagassen CO<sub>2</sub> med 490 000 tonn, noe som tilsvarer i underkant av 1 pst. av de totale norske klimagassutslipp.

**Forslag**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen iverksette et introduksjonsprogram for bruk av biodrivstoff, og stille krav

om at drivstoff til bruk i veitrafikken innen 2005 skal inneholde 2,5 pst. innblanding av biodrivstoff, og minst 5 pst. innblanding innen 2010.

6. februar 2002