

Finanskomiteens leder Torgeir Micaelsen
Finanskomitemedlem Inga Marte Thorkildsen
Finanskomitemedlem Per Olaf Lundteigen

Kopi til:

Statsminister og partileder Jens Stoltenberg
Kunnskapsminister og partileder Kristin Halvorsen
Kommunal- og Regionalminister og partileder Liv Signe Navarsete
Finansminister Sigbjørn Johnsen
Arbeiderpartiets Stortingsgruppe
Sosialistisk Venstrepartis Stortingsgruppe
Senterpartiets Stortingsgruppe

Oslo 17. november 2009.

BIODIESELSAKEN - Forslag til løsning fra NoBio (legg avgift på kun omsetningspåbudets volum – ikke på høyinnblandet biodiesel)

I følge media fremstår biodieselaygiftsaken som et stridstema. Det er svært uheldig.

Vi mener saken har alt for store negative konsekvenser hvis ikke dere som rødgrønne partier kan komme frem til en bærekraftig og langsiktig løsning. Dette omfatter både tap av arbeidsplasser, bedriftskonkurser, fremtidig fravær av nye investeringer i grønn sektor og manglende klimakutt i transportsektoren.

Vi forstår det slik at proveny tap, krav til klimavennlig drivstoff og dekning av veislitasje er viktige elementer.

Derfor **fremlegger vi i dette brevet et forslag til løsning** som kan sikre både proveny og dermed finansiere veislitasje, samt at vi foreslår at det innføres klare miljøkrav til at omsatt biodrivstoff i Norge må inneha høy klimanytte.

Vi vil også påpeke at det ikke går et skarpt skille mellom 1. og 2. generasjons biodrivstoff, men at skillet går mellom biodrivstoff med høy klimanytte og ikke-klimavennlig produsert biodrivstoff (som for eksempel palmeolje til biodiesel, hvete og mais til bioetanol mv). Det finnes uttallige rapporter om dette temaet, men vi har i et kort notat vedlagt en oppsummering av hvordan dagens biodieselproduksjon i Norge foregår på en klimavennlig måte.

Vi fremmer med dette følgende forslag til løsning:

Forslag til løsning fra NoBio :

1. Biodiesel omfattet av omsetningspåbudet ilegges en avgift på kr. 1,78 (slik som opprinnelig foreslått i fremlagt Statsbudsjett). **Dermed kan provenyet til staten langt på vei sikres.** Men dobling fra 2011 skrinlegges.
2. Volum utover dette (**såkalt høyinnblandet biodiesel**) ilegges ikke avgift, slik det gjelder for bioetanol. Avgiftsfritak på høyinnblandet og rent biodrivstoff er helt nødvendig for å øke volumene for bruk av miljøvennlige drivstoff og for å stimulere til økt bruk av rent uinnblandet biodrivstoff.
3. Opptrappingsplan for innfasing av biodrivstoff må vedtas. Opptrappingen starter med at omsetningspåbudet trappes opp fra 2,5% (slik det er i dag) til 5 % fra midten av 2010. Deretter opp til 7% fra midten av 2011. **En opptrapping av omsetningspåbudet sikrer ytterligere provenyet.** Men videre opptrapping frem til 2020 må utredes nærmere.
4. Miljøverndepartementet må få i oppgave å
 - a. etablere en arbeidsgruppe med representanter fra biodrivstoffbransjen (Norsk Bioenergiforening), miljøorganisasjoner mv (side 123 –MD budsjettproposisjon) som kan sikre at det
 - i. utredes hvordan opptrappingen skal foretas frem mot 2020 etter 2011. (slik det er beskrevet i st.prp.1 – Miljøverndepartementet side 123 – se vedlegg):
 - ii. etableres en sertifiseringsordning som sikrer at omsatt biodrivstoff i Norge skal være basert på klare bærekraftskrav, slik som EU arbeider med.

Vennlig hilsen
Norsk Bioenergiforening (NoBio)

Cato Kjølstad/s/
Daglig leder

Terje A. Johansen/s/
Styremedlem i NoBio

Vedlegg:

Grunnlag for opptrapping av omsetningspåbudet står omtalt i Miljøverndepartementets budsjettproposisjon - side 123 (fra 2. avsnitt):

”Vegtrafikk er ein av dei store bidragsytarane til norske utslepp av klimagassar. Utan nye tiltak er det venta sterk vekst i CO₂-utsleppa frå vegtrafikken.

Biodrivstoff kan medverke til å få ned desse utsleppa. Samtidig held Regjeringa oppe fokus på å få ned trafikkveksten, på meir kollektivtrafikk, på drivstoffgjerrige bilar, på alternative motorteknologiar, og på dei som sykklar og går.

Det er fastsett forskriftskrav om at minimum 2,5 volumprosent av årleg omsett volum drivstoff til vegtrafikken skal bestå av **biodrivstoff** frå 1. april 2009, saman med rapporteringskrav.

Samtidig er det lagt opp til å innføre omsetningskrav på 5 pst. fra midten av 2010, etter ei nærare vurdering av klimaeffekten av biodrivstoff, vidare utvikling av EUs berekraftskriterium og utviklinga i politikken i andre land på området. Det er også teke sikte på å innføre konkrete berekraftskriterium for biodrivstoff frå midten av 2010.

Regjeringa ønskjer å samarbeide med EU, internasjonale organisasjonar og drivstoffbransjen for å få på plass ordningar for å fremje berekraftig produksjon og import av **biodrivstoff**.

Regjeringa har bl.a. drive aktiv påverknad inn i EU-systemet i samband med systemet for berekraftig biodrivstoff som vart utarbeidd i tilknytning til EUs direktiv om auka bruk av fornybar energi (dir. 2009/28/EF). Aktuelle etatar og fagmiljø har starta arbeidet med å utarbeide grunnlagsmateriale og forslag til ein strategi for auka FoU på andre generasjons biodrivstoff, inkludert demonstrasjonsprosjekt. Ein slik strategi kan ventast fastsett i løpet av 2010. Vi viser elles til omtale om biodrivstoff i kapitla 8.3 og 9.2.2 i klimameldinga (St.meld. nr. 34 (20062007)) og i klimaforliket.”

Skillet mellom klimavennlig og ikke-klimavennlig produsert biodrivstoff

Det går ikke et skarpt skille mellom 1. og 2. generasjons biodrivstoff, men skillet går mellom biodrivstoff med høy klimanytte og ikke-klimavennlig produsert biodrivstoff (som for eksempel palmeolje til biodiesel, hvete og mais til bioetanol mv). Det finnes uttallige rapporter om dette temaet, men oppsummerer en kort versjon av hvordan dagens biodieselproduksjon i Norge foregår på en klimavennlig måte.

Biodiesel produseres i dag fra den delen av planten som blir til overs når man tar ut protein til matproduksjon. Biodieselproduksjonen skjer ikke i konflikt med matproduksjon, men i samspill.

Biodiesel produsert i Norge i dag (for eksempel av bedriften Uniol i Fredrikstad) lages av fett og oljer som blir til overs når man dyrker proteinrike planter som soya og raps for å lage dyrefor. Biodiesel lages dermed som et biprodukt til kjøttproduksjon. I takt med at verden spiser mer kjøtt har det blitt et overskudd av oljer og fett på verdensmarkedet. Ernæringsmessig er det ingen som argumenterer for at disse mengdene fett bør inn i kostholdet, verken i rike eller fattige land.

Det finnes videre prosjekter i Norge som kan realiseres i løpet av kanskje 5 – 6 år initiert for eksempel av Norske Skog/Xynergo. Da vil man kunne produsere biodiesel basert på kvast og trevirke mv. Denne produksjonen omtales som 2. generasjons biodiesel og vil kunne inneha en svært høy klimanytte.

Begge de to omtalte norske eksemplene vil kunne bidra til å skape nye klimavennlige grønne arbeidsplasser og dermed trekke flere investorer til en fremtidig grønn industri.

Det vil være avgjørende for utviklingen av biodrivstoffproduksjon i Norge at man ikke tar livet av det som omtales som 1. generasjons biodrivstoffproduksjon. Disse virksomhetene vil i neste omgang kunne utvikle seg videre og i fremtiden kvalifisere seg til både 2. og 3. generasjons biodrivstoffproduksjon.