

May 19, 2020

Høring av endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021

Neste Corporation viser til «Høring av endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021» utsendt fra Klima- og miljødepartementet 6. april 2020. Vi takker for anledningen til å delta som høringspart. Under følger våre innspill til høringsforslaget.

Kort om Neste:

Neste (NESTE, Nasdaq Helsinki) arbeider med å skape bærekraftige løsninger for transport, næringsliv og forbrukere. Vi har en bred portefølje av fornybare produkter som bidrar til at kundene våre kutter sine klimagassutslipp. Neste er verdens største produsent av biodiesel raffinert fra avfalls- og restprodukter. I tillegg jobber vi med å introdusere og implementere fornybare løsninger for flyindustrien og plastikkindustrien. Vi ønsker å være en solid og forutsigbar partner, bredt anerkjent for vår ekspertise, forskning og satsing på fornybare løsninger.

I 2019 bidro Nestes fornybare produkter til å redusere klimagassutslipp tilsvarende 9,6 millioner tonn CO₂. Dette tilsvarer utslipp fra 3,5 millioner fossildrevne personbiler, eller det årlige CO₂-fotavtrykket til 1,5 millioner EU-borgere.

I 2020 ble Neste kåret til verdens tredje mest bærekraftige selskap i den anerkjente bærekraftsrangeringen Global 100.

Biodrivstoff og reduksjon av klimagassutslipp i Norge

Biodrivstoff er den enkeltfaktoren som bidrar mest til å kutte klimagassutslipp fra transportsektoren i Norge, og det er et tilnærmet binært forhold mellom volumet av biodrivstoff og kutt i klimagassene. I 2019 bidro biodrivstoff til å redusere norske klimagassutslipp fra veitransport med 1,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er fire ganger mer enn den samlede effekten av alle elektriske kjøretøy på norske veier.

Neste vil berømme Norge for å ha tatt en lederrolle i arbeidet med å kutte klimagassutslipp innenfor ikke-kvotepiktig sektor, og viser til at Norge har satt ambisiøse mål for kutt innenfor transportsektoren de neste ni og et halvt årene. Neste ser at biodrivstoff står helt sentralt i arbeidet med å sørge for at målene nås.

Neste Corporation

Business ID FI1852302-9

Domicile Espoo

www.neste.com

May 19, 2020

For å få nødvendig drahjelp av biodrivstoff til å nå de ambisiøse utslippsmålene for veitransport, ber Neste og andre store produsenter av biodrivstoff, om at Norge implementerer en plan for biodrivstoff som gir høy grad av forutsigbarhet. Forutsigbarheten må gjelde både regelverk, skatter, avgifter og mandat (volum). Neste er verdens største produsent av avansert biodiesel av typen HVO, og vi må – på lik linje med andre globale produsenter, hensynta en rekke forhold når vi vurderer hvilke markeder vi selger våre produkter til. I et globalt marked med signifikant økende etterspørsel etter HVO, er forutsigbarhet og lønnsomhet faktorer som inngår i denne vurderingen.

Sett i lys av dette er innføring av vegbruksavgift på alt biodrivstoff i Norge uheldig. Innføring av vegbruksavgift utenfor omsetningskravet vil i praksis innebære at det settes et tak på biodrivstoff-volumet, begrenset til det årlige mandatet. Offentlig transport og virksomheter med ambisjoner om å kutte sine klimagassutslipp kraftig, vil få store utfordringer med å gjennomføre dette på grunn av vegbruksavgiften. Når ambisjonsnivået til store private virksomheter og offentlig sektor svekkes som følge av økte kostnader, vil dette totalt sett kunne føre til økte klimagassutslipp til tross for økt mandat. De ambisiøse målene for klimagassutslipp som Norge har satt for vegtransporten, bør møtes med insentiver for utslippskutt – ikke avgifter som stimulerer til økt bruk av fossile energikilder.

Innenfor vegtransport er det, slik Neste ser det, få realistiske alternativer til biodrivstoff frem til 2030.

Innføring av vegbruksavgift midt i året er krevende. Siden tentativ implementering er satt kun uker etter avsluttet høringsfrist og med pågående behandling i Stortinget, skapes det en uforutsigbar situasjon. Dette fordi kontrakter for biodrivstoff ofte inngås lenge før levering, særlig i situasjoner med høy global etterspørsel.

Tilgang på avansert biodrivstoff

De neste årene vil det være begrenset tilgang på HVO produsert på råvarer som Norge definerer som avansert. En rekke industriprosjekter er under planlegging, men det vil ta år før disse er i stand til å produsere. Dette gjelder særlig for industriprosjekter som tar sikte på å produsere biodrivstoff basert på råstoff fra del A. Det er også noe usikkerhet knyttet til hvordan utbruddet av Covid-19 og utsikter til resesjon i flere markeder kommer til å påvirke planlagte produksjonsanlegg hos våre konkurrenter. I mellomtiden er det sterk global etterspørsel og konkurranse om råstoff til produksjon av avansert biodrivstoff. Dette har en direkte påvirkning på prisnivået både på råstoff og ferdig produkt.

May 19, 2020

Denne høringen omhandler vegtransport, men slik Neste forstår det, har Norge tydelige mål for å kutte klimagassutslipp innenfor byggenæring, landbruk, flytransport og sjøtransport gjennom bruk av biodrivstoff. Dersom alle disse transportsektorene samlet sett skal kutte sine klimagassutslipp gjennom hovedsakelig bruk av avansert biodrivstoff, vil Norge alene kreve en betydelig andel av dagens globale produksjon.

Neste vil med dette uttrykke bekymring for at et ensidig fokus på avansert biodrivstoff (med dagens definisjon) vil skape unødig risiko for manglende tilgang på biodrivstoff samt unødvendig høye priser. Konsekvensen av dagens beslutning kan bli en svekket evne til å nå målsettingen om rask reduksjon av utslippene fra transportsektoren.

Gjennom organisasjonen Drivkraft Norge er alle store drivstoffdistributører i Norge pålagt å selge biodrivstoff som oppfyller EUs bærekraftskriterier. Det er for øvrig, slik Neste forstår det, kun biodrivstoff som er pålagt å oppfylle EUs krav til bærekraft. I tillegg har EU utviklet, og er i ferd med å implementere, kriterier for å kalkulere biodrivstoff med lav ILUC. Selv om alle energiformer til transportformål har ILUC-effekter, er det foreløpig kun biodrivstoff som har dette klart til implementering. Metodologien kan enkelt anvendes i Norge i harmoni med EU som ferdigstiller implementeringen i juli 2021.

Neste har for øvrig satt som mål at produksjon av biodrivstoff basert på rester og avfall skal økes fra dagens 80% til 100% innen 2025.

Neste anbefaler Norge å legge til rette for biodrivstoff produsert på en størst mulig base av råstoff, samtidig som biodrivstoffet møter EUs krav til bærekraft og sporing. Det pågår kontinuerlig forskning og utvikling knyttet til råstoff for produksjon av biodrivstoff, og Neste oppfordrer norske myndigheter til å utforske disse sammen med industrien for å få de godkjent for bruk i Norge. Dette vil ytterligere øke Norges tilgang på biodrivstoff og dempe presset på priser.

Konklusjon

Klima- og miljødepartementet har i sitt høringsnotat presentert to ulike modeller for implementering fra 1. juli 2020.

Basert på vår forståelse av dagens globale marked for biodrivstoff, kan vi dessverre ikke anbefale noen av disse modellene når det gjelder å nå hovedmålet; en bærekraftig og rask reduksjon av klimagassutslippene fra vegtransportsektoren innen 2030.

May 19, 2020

Vi vil sterkt fraråde Norge å innføre en vegbruksavgift på biodrivstoff utenfor mandatet. Norge bør derimot fortsette sin pionerrolle gjennom å gradvis og forutsigbart øke mandatet frem mot 2030 for å fase ut fossilt drivstoff til fordel for fornybart.

Vi anbefaler at Norge legger til rette for en bred miks av råstoff til biodrivstoffproduksjon og i størst mulig grad sørger for EU-harmonisering av kriterier for bærekraft og lav ILUC.