

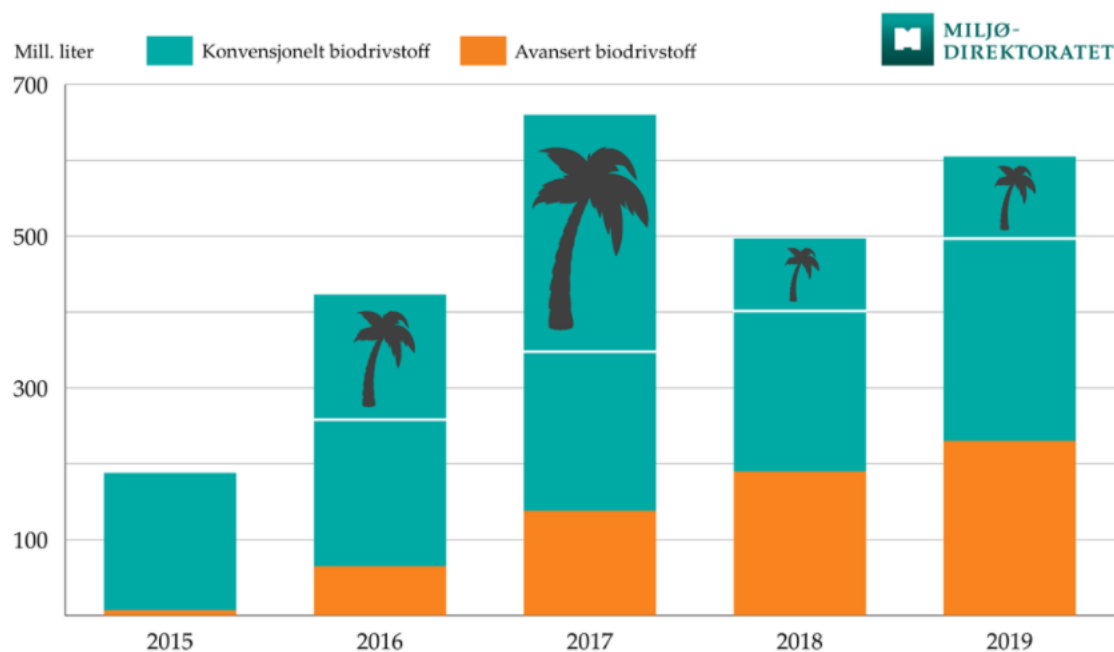
Politikk biodrivstoff

Norge har satt seg som mål å kutte klimautslippene med minst 50% innen 2030. Innenfor denne overordnede målsettingen er det avgjørende å benytte norsk næringslivs leveringsevne i størst mulig grad. Vi som samfunn må klare å skape arbeidsplasser gjennom omstillingen til et lavutslippssamfunn. Dette er en forutsetning for at prosjektets økonomiske og sosiale bærekraft skal bli ivaretatt. Det viktige spørsmålet blir da:

Hva kan norsk næringsliv generelt og industrien spesielt bidra med for å nå klimamålene?

Dagens bruk og potensiale for bruk av biodrivstoff

Forbruket av biodrivstoff var i 2019 på 606 millioner liter¹. Dette ga et redusert utslipp i det norske klimaregnskapet tilsvarende ca. 1,3 millioner tonn CO₂-ekv. i 2019. Til sammenligning har konvertering til elbiler gitt en reduksjon i utslippene på om lag 1/3 av dette².



Grafen viser utviklingen i salget av biodrivstoff de siste fem årene og fordelingen mellom konvensjonelt biodrivstoff (inklusive palmeolje) og avansert. | *Kilde/graf: Miljødirektoratet*

Nesten alt flytende biodrivstoff som brukes i Norge er importert fra andre land. Tall fra 2019³ viser at 27 prosent kommer fra USA, 11 prosent fra Indonesia, 9 prosent fra Frankrike og 7 prosent fra Ukraina. Det ble også brukt 5,9 millioner liter biodrivstoff basert på norsk råstoff i 2019, noe som tilsvarer 1 prosent av biodrivstoffforbruket. Mesteparten av dette er skogsavfall.

¹ Kilde: [Miljødirektoratet](#)

² Kilde: [Drivkraft Norge](#)

³ Kilde: [Miljødirektoratet](#)

Klimakur 2030 peker på at det er mulig å kutte halvparten av de ikke-kvotepfiktige utslippene innen 2030. Hele 43,6 millioner tonn CO₂-ekv. i årlige utslipp kan kuttes.

Over 1/4 av disse kuttene skal tas innen transportsektoren. Selv med en utstrakt elektrifiseringsstrategi vil det i 2030 være behov for betydelige mengder flytende drivstoff for å dekke opp behovet i transportsektoren, inkludert flytrafikk og langdistanse skipstrafikk. I tillegg kommer behov i jord- og skogbruk og anleggssektoren. Totalt forbruk av flytende biodrivstoff i 2030 er forventet å øke med ca. 100 millioner liter fra dagens nivå.

Alt som kan lages av olje kan lages av tre. Både bioetanol og bioråolje er produkter som kan prosesseres videre på samme måte som fossil olje, til helt andre produkter enn flytende drivstoff. Det gir økte markedsmuligheter for bioetanol og bioråolje i framtiden.

Tilgang på råvare til produksjon av drivstoff

Den samlede tømmeravvirkningen i Norge var på omtrent 13 millioner m³ i 2019⁴, hvorav avvirkning for salg utgjorde 11 millioner m³. I tillegg kommer produksjon av ved på i underkant av 2 millioner m³. Eksporten var i 2019 på 3,6 millioner m³, hvorav massevirke utgjorde ca. 2,2 millioner m³. For 10 år siden var situasjonen at den trebaserte industrien i Norge importerte om lag 3 millioner m³.

Tilveksten i norske skoger er ca. 24 millioner m³ pr år. På kort sikt er det et bærekraftig potensial på å øke den årlige hogsten til minst 15 millioner m³⁵. I tillegg kommer et potensiale på 2 mill. fm³ i uttak av grener og topper (GROT).

Problemet i Norge i dag er ikke tilgang på råvarer, men industrikapasitet for foredling. Målet må være at vi minst klarer å foredle et tømmer volum tilsvarende den årlige hogsten.

Produksjon av biodrivstoff i Norge i dag

Det er i dag produksjon av mindre mengder bioetanol basert på trevirke ved Borregaards fabrikker. Den årlige produksjon er ca. 20 millioner liter⁶. I tillegg produseres det biogass tilknyttet Norske Skogs anlegg i Skogn.

Biozin Holding AS arbeider med å etablere sitt første produksjonsanlegg for avansert bioråolje i Åmli i Agder. Selskapet eies av Bergene Holm og Preem. Prosjektet er basert på helt ny teknologi som leveres av Shell. Shell støtter også prosjektet finansielt. Råstoffet vil være basert på avfall- og restprodukter fra skogbruket og treindustrien. Det er investert betydelige beløp i en konseptutvikling som har til hensikt å gjøre alt klart for et fullskala produksjonsanlegg. Investeringsbeslutningen er ikke tatt.

På Tofte ble Silva Green Fuel etablert i 2015 med Sødra og Statkraft som eiere. I 2017 ble det besluttet å etablere et demonstrasjonsanlegg for produksjon av bioolje basert på et nyutviklet teknologi.

I tillegg til Biozin og Silva Green Fuel, har Treklyngen på Follum engasjert seg i å legge til rette for produksjon av biodrivstoff. Det finske selskapet ST1 er en aktuell aktør på Follum.

⁴ Kilde: [SSB](#)

⁵ Kilde: [Granhus et al. \(2014\) Tilgang på hogstmoden skog frem mot 2045. Ressursoversikt frå Skog og landskap 3/2014](#)

⁶ Kilde: [Borregaard](#)

Hva skal til for å utløse en betydelig norsk produksjon av biodrivstoff/bioolje?

- Forutsigbarhet i rammebetingelsene er en forutsetning for investeringer på flere milliarder i industrianlegg for biodrivstoff/bioolje.
- Fortsatt markedsstimulans for å oppnå en omlegging fra fossilt til fornybart flytende drivstoff
 - Oppfølging av målsettingene i Klimakur 2030 om 40% andel av biodrivstoff i 2030 i. Det bør utarbeides en opptrappingsplan fram til 2030.
 - Videreføre dobbelttelling av avansert biodrivstoff
 - Etablere ambisiøse mål for innblanding av bærekraftig biodrivstoff både i luftfart og skipsfart.
 - Gjennom Nasjonal transportplan er det satt et mål om 30 % bærekraftig biodrivstoff i luftfarten innen 2030. Det må lages en forpliktende plan for hvordan dette målet kan nås. Det bør settes tilsvarende mål for skipsfarten, slik Stortinget har bedt om.
- Stimulere til produksjon av bærekraftig avansert biodrivstoff/bioråolje med høy klimanytte i Norge.
 - Sterk statlig støtte for utvikling av ny produksjonsteknologi for biodrivstoff
 - Tilgang på statlig risikokapital eller garantiordninger for å lette overgangen fra utviklingsstadiet til fullskala industriproduksjon.
 - Avansert biodrivstoff må premieres i offentlige anbud. Det har nettopp vært høringsforslag på å likestille biodrivstoff med fossilt drivstoff i offentlige anbud – dette vil være svært uheldig.
- Sikre tilgang på tilstrekkelig mengde treråvare
 - Investering i skogkulturtiltak
 - Praktisere skogvern på en måte som ikke er til hinder for skogens framtidige leveringsevne til norsk industri og aktiv bruk skogressursene i klimakampen

Oslo, november 2020

