

Innspill til høring om omsetningskrav for avansert biodrivstoff til sjøfart

St1 takker for anledningen til å komme med høringssvar til Miljødirektoratets høring om omsetningskrav for avansert biodrivstoff til sjøfart.

- **St1 ser positivt på ønsket om å innføre et omsetningskrav for sjøfarten. Dette vil kunne være et viktig bidrag til norsk klimapolitikk, og St1 støtter intensjonen i det foreslåtte omsetningskravet.**
- **Men gitt den allerede massive etterspørselen etter og det begrensede tilbudet av avansert biodrivstoff, ser vi derimot at et omsetningskrav som kun omhandler avansert flytende biodrivstoff vil kunne ha begrenset klimaeffekt i lengden, og bidra til at det blir dyrere å kutte utslipp.**
- **St1 foreslår derfor å introdusere et omsetningskrav (og aller helst en reduksjonsplikt) som omfatter flere typer energibærere enn kun biodrivstoff.**

Omsetningskrav for fornybar energi har vist seg å være et svært effektivt virkemiddel for å kutte utslipp i transportsektoren. Så effektivt at flere og flere land innfører omsetningskrav, og de som allerede har omsetningskrav høyner dem for å kutte ytterligere i sine transportutslipp. Dette skaper noen store utfordringer for Norge, fordi det globale tilbudet av biodrivstoff ikke klarer å møte etterspørselen som drives av omsetningskravene.

I høringsnotatet og forslag til forskriftsendring går man inn for det skal etableres et omsetningskrav for avansert biodrivstoff i skipsfarten, som i praksis betyr avansert HVO. Dette kan blandes inn i, eller direkte erstatte konvensjonelt fossilt marint drivstoff (MGO og tungdestillat), og krever ingen tilpasninger i skipsmotorene. Utfordringen er at avansert HVO er et begrenset produkt, og prisene på avansert HVO øker mye. Dette skyldes blant annet økte omsetningskrav og bruk av HVO til utslippskutt i EU og globalt. **Norge konkurrerer altså i et globalt og svært stramt marked om svært knappe ressurser.**

Til tross for betydelige investeringer i produksjonskapasitet for HVO, er tilgangen på produktet begrenset. Begrensningen ligger først og fremst i tilgangen på bærekraftig råstoff. Markedet absorberer allerede i dag all den HVOen som blir produsert, noe som reflekteres i prisen. Alle tiltak som øker etterspørselen etter HVO, som et omsetningskrav slik foreslått for norsk skipsfart, har derfor minimal betydning for hvor mye fossilt drivstoff som faktisk blir erstattet globalt. Tiltak som øker etterspørselen etter HVO har derimot stor betydning for hva det vil koste å kutte utslipp i det aktuelle markedet som pålegges et HVO-basert omsetningskrav.

Merkostnaden av et omsetningskrav for norsk skipsfart vil til syvende og sist bli båret av de segmentene av norsk skipsfart som ikke kan bunkre utenfor norsk sone.

St1 mener denne virkeligheten må erkjennes når vi utformer fremtidens omsetningskrav. Ved å sørge for at et omsetningskrav for norsk skipsfart **omfatter alle former for fornybar energi** vil Norge bidra til reelle globale utslippskutt, samtidig som en nedgang i den samfunnsøkonomiske kostnaden av norsk klimapolitikk vil drive utviklingen av fossilfrie verdikjeder i Norge videre. For å oppnå dette bør fremtidens omsetningskrav bestrebes å oppfylle følgende kriterier:

1. **Formålstjenlig.** Et fremtidig omsetningskrav bør være utformet på en slik måte at det leder til reelle utslippsreduksjon uavhengig av hvor utslippet skjer. De norske omsetningskravene er i dag volumbaserte, og premierer derfor ikke fornybare energibærere basert på CO₂-reduksjon. En reduksjonsplikt som premierer reell utslippsreduksjon, uavhengig av energibærere, vil være et bedre alternativ til dagens volumbaserte krav.
2. **Teknologinøytralitet.** Et omsetningskrav er et kraftig og effektivt virkemiddel, ikke bare for å kutte utslipp, men også for å drive innovasjon og investeringer i grønne verdikjeder. Et omsetningskrav som kun tillater utslippskutt via en teknologi (som HVO), er en effektiv *barriere* for utvikling og innovasjon av billigere alternativer som leverer like eller større utslippskutt.
3. **Kostnadseffektivitet.** Konkurransen mellom forskjellige verdikjeder (og energibærere) basert på ulike råstoffer og innsatsfaktorer sikrer at den til enhver tid mest kostnadseffektive løsningen blir tatt i

bruk. Dette minimerer også konkurransevridende effekter hvor energibruk, og den aktiviteten den underbygger, flyttes til markeder som *ikke* er underlagt mandater.

4. **Forutsigbarhet.** Et omsetningskrav basert på de tre første punktene reduserer regulatorisk risiko forbundet med å bygge nye verdikjeder for fornybar energi. Det fjerner også tvil rundt hva som blir den neste energibæreren som inkluderes eller fjernes fra omsetningskravet. Hvis CO₂-reduksjon er målet, og rammeverket er teknologinøytralt, er det langt lettere å investere i løsningene som skal møte kravet.

For å møte de ovennevnte kriteriene vil St1 foreslå at man vurderer følgende oppbygging av et omsetningskrav for norsk skipsfart:

1. Regjeringen innfører et omsetningskrav for skipsfart på 6 % fra 1. januar 2024, med sikte på å erstatte dette med en reduksjonsplikt for alle segmenter av transportsektoren som er underlagt et omsetningskrav. Dette bør tre i kraft så snart som praktisk mulig.
2. Frem til en reduksjonsplikt er på plass, bør omsetningskravet kunne oppfylles med avansert HVO, LBG, hydrogen, ammoniakk eller andre Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO). Hydrogenet og RFNBO-produktet må tilfredsstille kravene beskrevet i Europakommisjonens delegerte forordninger relevant for RFNBO-produksjon^{1,2}.
3. For å utløse og få igangsatt prosjekter for produksjon av hydrogen eller ammoniakk, er det viktig at det åpnes for at omsetningskravet kan oppfylles med disse. Dette kan skje enten gjennom et eget delkrav for RFNBO, eller at omsettere står fritt til å velge hvordan de vil oppfylle hele kravet.

Avslutningsvis ønsker St1 å peke på tilsvarende høring for omsetningskrav til luftfarten. Samme prinsipper som nevnt her bør legges til grunn for et omsetningskrav i luftfarten og for eksisterende omsetningskrav for veitrafikk. Omsetningskravene er effektive virkemidler for å kutte utslipp i transportsektoren, og St1 støtter en intensjon om å benytte dette virkemidler i flere deler av transportsektoren. Råstoffbegrensningene er reelle også i disse segmentene, så også her bør en tenke på hvordan flere energibærere kan innlemmes i disse.

Ellers viser vi til Drivkraft Norge sitt høringsinnspill som peker på en rekke relevante problemstillinger vi ikke belyser i dette innspillet.

Thomas Hansen
Direktør for fornybar energi
St1 Norge AS



Oslo, 15.03.2023

Om St1

St1 er et energikonsern med en visjon om å være ledende på produksjon og salg av CO₂-bevisst energi. St1 eier og driver landets Shell-stasjoner, og har som mål å utvikle og kommersialisere velfungerende og bærekraftige løsninger som vi kan levere på en lønnsom måte.

¹ "Delegated Act on methodology for GHG emissions savings for RFNBOs and RCFs". Hentet fra:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12713-Renewable-energy-method-for-assessing-greenhouse-gas-emission-savings-for-certain-fuels_en

² "Delegated Act on RFNBOs (additionality criteria)". Hentet fra: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/7046068-Production-of-renewable-transport-fuels-share-of-renewable-electricity-requirements_en

