

Miljødirektoratet
Postboks 5672 Sluppen
7485 TRONDHEIM

Vår saksbehandler
Ida Riis-Johansen

Vår dato
21.02.2022
Deres dato

Vår referanse
22/00067-3
Deres referanse

Norges Bondelag - Høringssvar omsetningskrav for biodrivstoff og krav til klimagassreduksjon fra drivstoff

Det vises til høringsbrev sendt ut av Miljødirektoratet på vegne av Klima- og miljødepartementet med høringsfrist søndag 13. mars 2022 om forslaget til innføring av omsetningskrav for biodrivstoff for ikke-veggående transport. Innføringen av omsetningskravet vil gjøre seg gjeldende for maskinparken i norsk landbruk. Det vil påvirke både økonomien og måloppnåelsen for kutt av klimagassutslipp i næringa.

Norges Bondelag har følgende hovedinnspill til høringsforslaget:

- I dagens svært krevende økonomiske situasjon for bøndene, er det en avgjørende forutsetning at jordbruket kompenseres fullt ut når et omsetningskrav for biodrivstoff for ikke-veggående transport innføres. Denne kompensasjonen må komme i tillegg til et helt nødvendig inntektsløft for bøndene.
- Konsekvensutredningen bygger på en rapport som er svært misvisende når det gjelder de økonomiske konsekvensene for bøndene. Det må hensyntas i det videre arbeidet.
- Med denne forutsetningen, støtter vi at omsetningskravet innføres fra midten av 2022, slik forslaget fra Miljødirektoratet tilsier, og at alternativet med 10% innblanding fra 2023 velges.
- Jordbruket må sikres en forutsigbar opptrapping av biodrivstoffinnblanding mot et nivå på over 20% avansert biodrivstoff innen 2030, uavhengig av om det totale forbruket reduseres eller ikke.
- Det er behov for å etablere et program med virkemidler som bidrar til en omstilling til en fossilfri maskinpark i landbruket. Programmet må stimulere til at nye produkter innen grønn teknologi blir konkurransedyktige og tatt i bruk i markedet.
- Innretningen av omsetningskravene for veggående og ikke-veggående transport og fleksibiliteten mellom dem må utformes slik at jordbruket sikres en gitt andel av utslippskuttene som bokføres ved bruk av biodrivstoff.
- Bruk av 100% biodrivstoff i maskinparken bør ikke inkluderes som måloppnåelse i omsetningskravet for ikke-veggående transport.
- Etablering av et omsetningskrav som inkluderer 1/3 konvensjonelt biodrivstoff bør forutsette at konvensjonelt drivstoff skal trappes ned og fases ut fullstendig i god tid før 2030.
- Omsetningskravet må brukes til å legge til rette for en norsk verdikjede for avansert biodrivstoff, blant annet ved å etterspørre dette spesifikt.

Bondelagets Servicekontor AS

Norges Bondelag

Postadresse: Postboks 9354 Grønland, 0135 OSLO, Tlf: 22 05 45 00
Besøksadresse: Landbrukets Hus, Hollendergata 5, 0190 OSLO
Bankkonto: 8101.05. 91392, **Org.nr.:** 985063001 MVA
bondelaget@bondelaget.no, www.bondelaget.no

Bankkonto: 8101.05.12891
Org.nr.: 939678670

1. Bakgrunn

I 2019 inngikk jordbruket en klimaavtale med daværende regjering, hvor næringen forpliktet seg til å kutte 5 mill. tonn CO₂-ekv innen 2030. Avtalen videreføres av nåværende regjering. For å følge opp denne avtalen utformet næringen en plan som beskriver hvordan forpliktelsene skal nås – Landbruket klimaplan. Utslippene i jordbruksnæringen skjer på gårdsnivå. Derfor må tiltakene for å kutte utslippene også skje på hvert enkelt av de 39.000 gårdsbrukene som finnes i Norge, for alle produksjoner, i alle landsdeler og i tråd med jordbrukets samfunnsoppdrag. Utslippskutt skal skje ved å styrke norsk matproduksjon og utnytte ressursene over hele landet.

Klimaavtalen mellom jordbruket og staten sier at jordbruket både skal kutte fossile og biologiske utslipp, samt bidra til opptak og lagring av karbon i jord. Omsetningskrav på drivstoff for landbruksmaskiner er en forutsetning for måloppnåelse i Landbrukets klimaplan, og et sentralt virkemiddel for å kutte i næringas fossile utslipp. **Norges Bondelag støtter derfor at det innføres et omsetningskrav for biodrivstoff for ikke-veggående transport, dersom flere forutsetninger ligger til grunn. Kravet må utformes slik at det ikke blir økonomisk tyngende for næringa.**

2. Omsetningskrav vil gi økte kostnader for norske bønder

Innføring av et omsetningskrav for biodrivstoff for ikke veggående transport vil øke kostnadene for konsumentene av drivstoffet fordi biodrivstoffet er dyrere enn det fossile drivstoffet, selv med en økende CO₂-avgift på sistnevnte. Dette kommer fram i konsekvensutredningen som er vedlagt høringen. Der har det blitt anslått en merkostnad på mellom 0,47 og 0,97 kr/liter drivstoff, avhengig av alternativene som velges.

I rapporten fra Oslo Economics som konsekvensutredningen bygger på har det blitt gjort egne beregninger for hver enkelt næring som påvirkes av forslaget. I sammendraget i konsekvensutredningen påstås det at omsetningskravet vil ha liten effekt på jordbruket fordi:

1. Drivstoff er en liten andel av driftskostnadene i jordbruket
2. Økte kostnader kan veltes over på produktene og konsumentene

Senere i teksten presiseres det at:

1. Andelen drivstoff utgjør av kostnader varierer mye i næringen mellom ulike produksjoner. De to ytterpunktene kyllingproduksjon og kornproduksjon har blitt lagt til grunn for beregningene.
2. Grunnlaget for påstanden om at omsetningskravet forventes å ha liten effekt kommer ikke av at det reelt sett er lett å hente ut økt inntekt fra forbrukerne, men fordi det forventes at jordbruket som næring skal kreve statlig kompensasjon. Altså er bakgrunnen for vurderingen at kostnaden veltes over på «skattebetalere» ikke «konsumentene».

Norges Bondelag opplever både framstillingen i konsekvensutredningen og forutsetningene som svært upresise og misvisende forenklinger. Det er uheldig at sammendraget legger fram konklusjonen uten å inkludere forutsetningene for den. Det er også spesielt at det konkluderes med at en hel næring i liten grad bli påvirket av tiltaket basert på en forutsetning om en kompensasjon som ikke finnes på tidspunktet utredningen ble lagt fram. Samtidig understreker det viktigheten av at en kompensasjon skal komme på plass for at omsetningskravet skal kunne være økonomisk overkommelig for jordbruket. En slik framstilling basert på nevnte forutsetninger bør forplikte.

Som det også kommer fram senere i konsekvensutredningen har norske bønder i veldig liten grad mulighet til å føre over økte kostnader til konsumentene fordi næringen er regulert og begrenses av priser på internasjonale matvarer. Samtidig vil den økte kostnaden for bonden oppleves betydelig. Drivstoff utgjør omtrent 6 % av de samlede driftskostnadene i jordbruket i dag, beregnet ut ifra et forbruk på 140 mill. liter. Andelen som drivstoff utgjør av driftskostnadene, er betydelig høyere innen planteproduksjon. Ved 6 % innblanding vil kostnaden i jordbruket øke med knappe 80 mill. kr i 2023, noe som innebærer en gjennomsnittlig økning på 2000 kr/årsverk. Ved 10 % innblanding vil kostnadsøkningen bli på 135 mill. kr i 2023, noe som vil føre til en gjennomsnittlig økning på 3.400 kr/årsverk.

Norsk jordbruk er i en svært krevende økonomisk situasjon. Bondens inntektsmuligheter har i lang tid ligget under andre grupper i samfunnet. Gapet fortsetter å øke. Effekten av de ekstreme kostnadsøkningene det siste halvåret gjør en allerede krevende situasjon verre. Økningene i kostnader på flere innsatsfaktorer, som strøm, mineralgjødsel, kraftfôr og energi, gjør at mange nå vurderer om de har mulighet til å fortsette i næringa.

I jordbruksforhandlingene for 2023 kommer inntektsløft til å være den viktigste saken, hvor det vil være et stort behov for å begynne en opptrapping av bondens inntekt mot snittet for en vanlig lønsmottaker. Opptrappingen av inntekta kan ikke bli spist opp av den økte kostnaden fra et omsetningskrav. Både klimainnsatsen og norsk matproduksjon er felles samfunnsansvar som blir viktigere og viktigere. Bonden kan og skal bidra med utslippskutt, men kan ikke ta kostnaden alene. **Det må derfor være en absolutt forutsetning for innføring av omsetningskrav at jordbruket kompenseres over jordbruksforhandlingene på toppen av et inntektsløft.**

I Norges Bondelag sitt innspill til Landbruks- og matdepartementet om etablering av Bionova ble det pekt på behovet for støtte til bønder som tar i bruk 100% biodiesel i maskinparken eller tar i bruk biogass som drivstoff. En slik støtteordning bør komme over Bionova i tillegg til en generell kompensasjon for omsetningskravet. Utslippskutt utover minimumsnivået i omsetningskravet bør støttes og belønnes, ikke straffes, jfr. avsnitt 5.

3. Nivå for omsetningskrav

I høringsnotatet sendt ut av Miljødirektoratet presenteres gjennomgående to alternative nivåer innblanding i 2023. Alternativene er 6% og 10%. Siden kravet er foreslått innført 1. juli 2022 vil gjennomsnittlig andel biodrivstoff i 2022 tilsvare halvparten av det valgte nivået. Altså vil det være en innfasing på henholdsvis 3% eller 5% fra midten av 2022.

Landbrukets klimaplan gjelder for tiårsperioden 2021-2030. I planen har det blitt lagt til grunn et omsetningskrav for denne perioden på minimum innblanding av 10 prosent avansert biodrivstoff fra 2021 med en gradvis opptrapping til 20 prosent mot 2030. Innblandingskravet har allerede blitt forsinket med nesten 2 år sammenlignet med beregningene i Landbrukets klimaplan. **For at jordbruket skal kunne nå sine klimaforpliktelser må omsetningskravet innføres fra midten av 2022, slik forslaget fra Miljødirektoratet tilsier, og alternativet med 10% innblanding fra 2023 må velges. Samtidig må opptrappingen fram mot 2030 skje raskere enn hva Landbrukets klimaplan forutsatte.**

Det har ikke blitt lagt fram en plan for opptrapping av biodrivstoffinnblandingen i høringen. Dermed er det uvisst hvilket nivå det forventes at innblandingen for ikke-veggående transport skal ligge på i 2030. Samtidig foreslår Miljødirektoratet, i tråd med føringer i Klimaplan 2021-2030 (*Meld. St. 13 (2020–2021)*), at det på sikt skal innføres et felles krav for begge sektorer ved å øke kravet for ikke-veggående transport opp til et felles nivå med kravet for veggående transport innen 2030.

Det kommer også fram i *Meld. St. 13 (2020–2021)* at regjeringen ønsker å «vurdere og eventuelt justere omsetningskrava for biodrivstoff med to års intervall med start fra 2022.» og at «Over tid vil difor eit gitt omsetningskrav i prosent innebære reduserte mengder biodrivstoff og dermed redusert bidrag til utsleppsreduksjonar. For å motverke dette tek regjeringa sikte på å auke omsetningskravet for vegtransport slik at volumet biodrivstoff blir halde konstant fram mot 2030.»

Norges Bondelag tolker føringene i *Meld. St. 13 (2020–2021)* og høringsbrevet som at det er en intensjon er at omsetningskravet for ikke-veggående transport skal økes til minimum 17% innen 2030. Samtidig har det ikke blitt foreslått noen konkret opptrappingsplan, slik som den for økningen i CO₂-avgiften, og en økning i prosentandel biodrivstoff vil avhenge av en nedgang i det totale volumet omsatt drivstoff.

I Landbrukets klimaplan har det blitt skissert flere tiltak for å kutte i bruken av fossilt drivstoff fra landbruksmaskiner. I tillegg til bruk av biodrivstoff kan ny teknologi bidra til lavere

drivstofforbruk ved mer effektiv kjøring, elektriske og biogassdrevne landbruksmaskiner kan erstatte de fossildrevne, og autonome elektriske roboter kan ta over noe av dagens arbeid på gården. Samtidig har teknologiutviklingen og omstillingen kommet betydelig kortere i jordbruket enn for personbiler og anleggsmaskiner.

Det vil være viktig for jordbruket at nye løsninger tas i bruk, men det er ikke sannsynlig at disse løsningene vil bidra på noen betydelig måte til å redusere bruken av fossilt drivstoff innen 2030. Derfor er forutsetningen fra *Meld. St. 13 (2020–2021)* om at andelen biodrivstoff vil øke i tråd med at det totale volumet forbrukt drivstoff reduseres ikke nødvendigvis gjeldende for jordbruket. **Norges Bondelag mener at jordbruket må sikres en forutsigbar opptrapping av biodrivstoffinnblanding mot et nivå på over 20% avansert biodrivstoff innen 2030, uavhengig av om det totale forbruket av drivstoff reduseres eller ikke.**

4. Program for grønt teknologiskifte i landbruket

En satsing på grønn teknologiutvikling i landbruket vil kunne styrke norsk selvforsyning og framtidig markedsposisjon til norske landbruksprodukter som mat og tømmer. Samtidig kan det bidra til å omstille landbruket vekk fra dagens fossile løsninger, og gjøre landbruket mindre sårbart for økte drivstoffpriser.

Bruk av biogass og elektrifisering kan redusere utslipp og gjøre norske gårder mer selvforsynte og sirkulære. Automatisering og robotisering, da spesielt innen bær, frukt og grønt, kan være viktige grep for å styrke norsk matsikkerhet og selvforsyningsvevne. Roboter og presisjonsutstyr vil skape vesentlig mer data. God utnyttelse av innsamlet data gjennom kunstig intelligens og maskinlæring vil også styrke produktivitet og lønnsomhet. Hybridmaskiner kan bidra til mer energieffektivt uttak av tømmer.

Satsing på grønn landbruksteknologi er en forutsetning for å lykkes med å innfri klimaavtalen mellom jordbrukets organisasjoner og Regjeringa. Norges Bondelag vil peke på behovet for å etablere virkemidler som stimulerer til at nye produkter innen grønn teknologi i landbruket blir konkurransedyktige og tatt i bruk i markedet.

Et program for grønn landbruksteknologi og omstilling fra fossile løsninger bør høre hjemme under Enova. Norges Bondelag har også spilt inn behovet for dette programmet til etableringen av Bionova fordi behovet er stort, uavhengig av plassering. Samtidig mener Norges Bondelag primært at det bør etableres i Enova fordi Bionova først og fremst burde bidra til å kutte biologiske utslipp, mens Enova kutter fossile. Slik kan landbruket får de samme mulighetene til å omstille maskinparken som andre deler av transportsektoren har.

- **Redusert risiko for bonden som sluttbruker.** Økonomien i landbruket er krevende og gårdsbruk drives som regel med små økonomiske marginer. Endringer i driftsopplegget på en gård i form av for eksempel bruk av ny teknologi eller endring i andre typer innsatsfaktorer som fôr eller energi medfører økonomisk og driftsmessig risiko. Derfor vil virkemidler som tar ned risikoen ved bruk av ny teknologi for bonden, gi et viktig bidra til å skape et marked. Et eksempel kan være støtte til bedrifter som gjennomfører storskala demoforsøk av ny teknologi i samarbeid med bønder. Et annet er støtte til kjøp av teknologi i en innfasingsperiode, lik Enovas nullutslippsfond for næringstransport sin støtte til kjøp av el-varebiler. Det er avgjørende at en slik innfasingsperiode ikke avsluttes før teknologien er etablert og konkurransedyktig i markedet.
- **Fremme utvikling av ny teknologi - fra innovasjon til marked gjennom etablering av Pilot-L.** Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Enova har over flere år utlyst midler til teknologiutvikling innen energiområdet gjennom prosjektet Pilot-E, et finansieringstilbud til norsk næringsliv med formål om raskere utvikling av nye produkter innen miljøvennlig energiteknologi. Forskningsrådet og Innovasjon Norge samarbeider

om en tilsvarende ordning for nye smarte mobilitetsløsninger, Pilot-T. I 2020 utlyste Pilot-E over 120 mill. kr. og Pilot-T 75 mill. kr. til prosjekter som kunne ta ideer til fullskala demonstrasjon. En etablering av en Pilot-L, etter modell av Pilot-E og Pilot-T, med vekt på grønn landbruksteknologi vil bidra til å gjøre satsing på landbruksteknologi mer attraktivt for etablerte leverandørbedrifter og bidra til at flere gode prosjekter blir realisert. Pilot-L bør ha som mål å utvikle lavutslippsteknologi og bidra til elektrifisering av landbruket.

5. Jordbrukets utslippskutt begrenses av fleksibilitet og 100% biodrivstoff

For at jordbruket skal kunne nå sine mål for fossilfri maskinpark må jordbruket sikres at en viss andel av utslippskuttene som kommer av omsetningskravet tilskrives egen sektor. Det er en utfordring slik forslaget er lagt opp i høringsbrevet fra Miljødirektoratet. I forslaget legges det både opp til en fleksibilitet mellom kravene for veggående og ikke-veggående transport, og at bruk av 100% biodrivstoff skal inkluderes i måloppnåelsen for omsetningskravet. Begge tilfellene kan skape utfordringer for jordbruket ved at en større andel av biodrivstoffet brukes i andre sektorer med større mulighet til å betale.

Fleksibilitet mellom kravene for veggående og ikke-veggående transport innebærer at overoppyfyllelse av det ene omsetningskravet kan medregnes i det andre. En slik fleksibilitet reduserer de samlede samfunnsøkonomiske kostnadene ved å oppnå målet, men det kan føre til at biodrivstoffandelen i noen sektorer blir høyere enn målet på bekostning av andre. Måloppnåelse i andre deler av transportsektoren har liten betydning for jordbrukets klimaavtale.

I utformingen av omsetningskravet må jordbruket sikres en gitt andel av utslippskuttene som bokføres ved bruk av biodrivstoff. Norges Bondelag mener derfor at fleksibiliteten mellom veggående og ikke-veggående transport enten må være begrenset eller fjernes, slik som i Innretning I.

Alternativt bør betaling for drivstoff og bokføring av utslipp være uavhengig av den fysiske fordelingen av drivstoffet. Ved uavhengig bokføring og betaling vil den fysiske distribusjonen kunne skje på den mest kostnadseffektive måten, slik som i Innretning II og III, mens betalingen og bokføringen skjer som separate krav uten fleksibilitet, slik som i Innretning I. Dermed vil det kunne oppnås en mer rettferdig fordeling av bokføringen av utslippsreduksjonene mellom veggående og ikke-veggående transport.

Det foreslåtte omsetningskravet for ikke-veggående transport skiller ikke på om volumene av biodrivstoff blandes inn i fossilt drivstoff eller selges som et 100 % biodrivstoffprodukt. Det innebærer at noen aktører velger å fylle sine maskiner kun med biodrivstoff som ikke er blandet med fossilt drivstoff for å oppnå utslippskutt i egen sektor. Det er allerede i dag et etablert marked for bruk av 100% biodiesel til andre formål enn vegtrafikk. I høringsinnspillet er det foreslått at disse volumene vil kunne inngå i oppfyllelsen av omsetningskravet for ikke-veggående maskiner. Det er anslått at det vil kunne utgjøre rundt 1/4 eller 1/2 av kravet i 2023, avhengig av hvilket nivå kravet blir satt på.

Markedet for bruk av 100% biodrivstoff er i stor grad knyttet til at det blir etterspurt av tungtransport og anleggsmaskiner i offentlige anbud. Dersom bruk av 100% biodrivstoff inkluderes i omsetningskravet vil minst én av følgende to ting skje:

- Det gir reduserte insentiver til å overprestere ved å ta i bruk 100% biodrivstoff fordi det kun vil flytte utslippene til et annet sted. Dermed begrenser omsetningskravet den norske innsatsen for å redusere fossile utslipp gjennom bruk av biodrivstoff ved å sette et tak på bruken. Dette vil sannsynligvis først og fremst påvirke kommuners mulighet til å kutte egne utslipp.
- Det vil kunne føre til at en større andel av utslippskuttene innenfor ikke-veggående transport skjer i anleggssektoren, hvor det er betalingsvilje for det, blant annet gjennom offentlige anskaffelser. Dette kan gå på bekostning av utslippskutt i landbruk ved at andelen av biodrivstoff i anleggssektoren blir over 6%/10%, noe som følgelig vil gi en andel under 6%/10% i landbruk.

For landbruket vil en fordeling av biodrivstoffbruken som beskrevet i det andre tilfellet gjøre det mer krevende å nå næringas klimamål fordi bokføringa av utslippskuttene vil skje i andre sektorer innenfor ikke-veggående transport. **Norges Bondelag mener derfor at bruk av 100% biodrivstoff ikke bør inkluderes som måloppnåelse i omsetningskravet for ikke-veggående transport.**

Bønder flest har ikke økonomi til å betale for bruk av 100% biodrivstoff i dag, men et omsetningskrav burde ikke utelukke det som et tiltak. **Norges Bondelag mener at det bør etableres støtteordninger for bruk av 100% biodrivstoff i landbruket i tillegg til omsetningskrav, for eksempel gjennom etableringen av Bionova.** Da er det uheldig om overprestering straffes, slik som i utformingen Miljødirektoratet har foreslått.

6. Konvensjonelt eller avansert biodrivstoff

I høringsbrevet fra Miljødirektoratet vurderes det om omsetningskravet for ikke-veggående transport skal oppnås ved å kun benytte avansert biodrivstoff eller ved å godta at opp til 1/3 av biodrivstoffet kan være konvensjonelt. Landbrukets klimaplan har lagt til grunn at innblanding av biodrivstoff skal skje kun ved bruk av avansert biodrivstoff. Dette kommer av at klimagevinsten ved bruk av avansert biodrivstoff er betydelig sikrere ettersom avansert biodrivstoff hovedsakelig er produsert basert på avfallsprodukter og er en del av en bærekraftig, sirkulær verdikjede.

Konvensjonelt biodrivstoff gir større risiko for utslipp ved produksjonen fordi det er en risiko for avskoging og annen arealbruk som fører til at karbonlager forsvinner. Å velge konvensjonelt påvirker ikke klimagevinsten som bokføres hos landbruket i Norge ved å bruke drivstoffet, men det kommer fram i konsekvensutredninga at de globale utslippsreduksjonene av omsetningskravet kan bli redusert med omtrent 40%. Det er betydelig og alvorlig. Bruk av konvensjonelt drivstoff kan dermed gi negative konsekvenser for troverdigheten til næringas klimaarbeid dersom utslippskuttene nås ved å øke utslippene andre steder.

Norsk selvforsyning er et viktig argument for å opprettholde norsk matproduksjon. I dag er selvforsyningsgraden på jordbruksprodukter korrigert for import av fôr på rundt 40 prosent. Norges Bondelag arbeider i dag for å øke selvforsyningsgraden og redusere importen av råvarer til fôr. Det er viktig for å gjøre norsk landbruk mer bærekraftig, både med tanke på forsyningsikkerhet i en mer ustabil verden, og av hensyn til blant annet avskogingsrisiko ved produksjon av produkter som soya. Norges Bondelag ønsker å unngå at utfordringen med import av slike produkter øker, slik som vil være tilfellet med bruk av konvensjonelt biodrivstoff.

Økt etterspørsel etter konvensjonelt drivstoff vil kunne øke presset på at arealer som kan og bør brukes til matproduksjon blir beslaglagt til produksjon av drivstoff. Konvensjonelt drivstoff produseres av råvarer som kunne vært brukt til menneskemat. Både mat og matjord er begrensede ressurser i verden og i Norge, og det er uheldig om det brukes til andre formål. Spesielt bør det unngås at konvensjonelt biodrivstoff blir så attraktivt og etterspurt at mat produsert i Norge blir brukt til produksjonen av drivstoff. Det vil svekke norsk selvforsyning.

Avansert biodrivstoff kan produseres fra avfallsprodukter, som slakteavfall, brukt fritryolje og restråstoff fra skognæringa. I dag importeres det meste av det avanserte drivstoffet som brukes i Norge, men det er potensiale for etablering av norske verdikjeder. Et omsetningskrav med en økende andel avansert biodrivstoff bør bane veg for norsk industri som styrker verdien av avfallsprodukter fra norsk jord- og skogbruk. Det planlegges flere industriprosjekter for produksjon av avansert biodrivstoff basert på biprodukter fra skogindustrien i Norge. Dersom disse planene realiseres, kan produksjonen komme opp i underkant av 300 millioner liter nærmere år 2030.

Det er svært viktig at Hurdalsplattformens føringer om en storstilt satsing på avansert biodrivstoff og en industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser følges opp. Norsk næringsutvikling innen den sirkulære bioøkonomien bør være en forutsetning for etablering og opptrapping av et omsetningskrav.

Norges Bondelag har forståelse for at det er dyrt og krevende å etablere et omsetningskrav kun basert på avansert biodrivstoff fra 2022. Samtidig er bruken av

konvensjonelt biodrivstoff uheldig. Dersom regjeringen velger å gå inn for et omsetningskrav som inkluderer 1/3 konvensjonelt biodrivstoff bør det være med en forutsetning om at konvensjonelt drivstoff skal trappes ned og fases ut fullstendig i god tid før 2030. Kravet må også brukes til å legge til rette for en norsk verdikjede for avansert biodrivstoff, blant annet ved å etterspørre dette spesifikt.

Med vennlig hilsen

Elektronisk godkjent, uten underskrift

Sigrid Hjørnegård

Ida Riis-Johansen