



Til
Miljødirektoratet

Oslo, 10. august, 2023

Høringsuttalelse fra NMCU til «Forslag til økt omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk og innføring av delkrav for A-råstoff».

Norsk MotorCykel Union (NMCU) viser til høringsnotat av 23. juni fra Miljødirektoratet om endringer i produktforskriftens kapittel 3 om bestemmelser om omsetningskrav for biodrivstoff til vei, med frist 18. august. NMCU representerer mer enn 6.500 mennesker med interesse for motorsykkel, og takker for muligheten til å svare på høringen.

Høringsnotatet tar for seg fire forslag til endringer:

- Øke omsetningskravet for veitrafikk fra 17 til 19 pst.
- Øke delkravet for avansert biodrivstoff fra 12,5 til 14,5 pst, og samtidig
- Innføre delkrav for avansert biodrivstoff fra A-råstoff på 1,2 eller 3,5 pst.
- Oppheve delkravet til biodrivstoff i bensin.

Foreslått ikrafttredelse er 1. januar 2024.

NMCU er positive til tiltak som fører til lavere klimautslipp, og norske motorsyklister ønsker å ta ansvar for å bidra til dette. En forutsetning er at tiltakene ikke har alvorlige bieffekter.

En bieffekt av økt innblanding av biodrivstoff er skade på kjøretøy og redskaper, som igjen vil gi en negativ innvirkning på varighet på produktene og gjenbruk. Dette vil igjen gi en negativ klimaeffekt.

NMCU observerer at slike bivirkninger er i ferd med å inntreffe, og ser med bekymring på ytterligere økning i omsetningskrav. En slik innføring vil kreve at myndighetene innfører en såkalt sikringskvalitet for at forslaget skal ha en reell klimaeffekt. Med sikringskvalitet menes at det stilles krav til drivstoffbransjen om å fortsatt sørge for tilgang på drivstoff som ikke skader eldre kjøretøy og maskiner som fortsatt er fullt brukbare. I praksis må det stilles krav om tilgang til 98 oktan E0 bensin.

At kjøretøy og maskiner holdes i drift lenger vil bidra til lavere totalutslipp og god sirkulærøkonomi i motsetning til å bytte ut og modernisere hele kjøretøyparken.

Motorsykelprodusentene uttaler at etanolholdig drivstoff ikke er problematisk for motorsykler av nyere dato. Med nyere dato menes motorsykler fra begynnelsen av 2000-tallet.

Gjennomsnittsalderen for en motorsykkel på norske veier er nesten 23 år, i motsetning til i underkant

av 11 for personbiler. Motorsykler brukes over en kortere periode av året, og vedlikeholdes ofte svært godt. På denne måten holdes de i god stand og i daglig drift mye lenger enn en tilsvarende personbil. Dette innebærer at en svært stor andel av motorsyklene som ferdes på norske veier er så gamle at det kan forventes mekaniske problemer som følge av biodriftstoff.

Det er god sirkulærøkonomi at biler og maskiner brukes lenger, fordi det gir lavere utslipp enn hyppigere utskiftning og tilhørende produksjon av nye kjøretøy og maskiner. For NMCU er det også viktig å bevare kulturen og den historiske arven rundt kjøretøyhobbyen. Det finnes til sammen ca. 550.000 MC, biler og fritidsbåter som over tid ikke tåler den nye bensinen – mange av dem entusiastkjøretøy og kjøretøy med motorhistorisk sjeldenhet og kulturell verdi. Skade på denne typen kjøretøy vil, foruten å ødelegge store verdier, skade kjøretøy av historisk interesse og ødelegge for mange med kjøretøy som hobby. Det er ikke enkelt å bytte ut deler i en motor eller drivstoffsystem for å tilpasse dem bioetanol; det er svært dyrt, og for mange kjøretøy og maskiner utenom de vanligste er det umulig å skaffe nødvendige deler for en slik konvertering.

Innføring av E10 som bransjestandard skaper utfordringer for både motorsyklister og andre

Etter at 95 oktan E10 ble innfaset som bransjestandard i april 2023 har vi nå begynt å se virkningen. Bransjen er pålagt å selge en viss andel biodrivstoff på årsbasis. Dette må blandes inn et sted, og mye tyder på at grensen for hva som er forsvarlig å blande inn i diesel nærmer seg. Drivstoffleverandørene tvinges dermed til å blande inn biodrivstoff også i bensin i større grad enn tidligere.

Vi ser stadig flere skader på eldre motorsykler, som kan tilskrives biodrivstoff. Skadene dreier seg ofte om lekkasjer og økt korrosjon. Motorsyklister er svært sårbare i trafikken, og en driftsstans kan få store konsekvenser for trafikanter på to hjul. En plutselig driftsstans med låst bakhjul i stor hastighet vil være svært farlig. Det samme gjelder brann som følge av drivstofflekkasje. Selv en driftsstans i lav hastighet kan være farlig for motorsyklister, da man er svært lite synlig og utsatt ved en stans langs en vei med stor trafikk.

Ander kjøretøyorganisasjoner, som AMCAR, LMK og NAF melder om det samme. Også båter og hagemaskiner har vist seg å få store utfordringer som følge av innblanding av biodrivstoff i bensin. NMCU frykter at de største konsekvensene ikke blir synlig før om flere år, da virkningen av bioetanol over tid vil kunne føre til korrosjon, tørre pakninger og forvitret gummi i slanger og andre motordeler.

Flere aktører som NMCU, AMCAR og Norboat anbefaler eiere av eldre kjøretøy og båter å fylle 98 oktan, men slik bensin blir stadig vanskeligere å få tak i. I tillegg frykter vi at også 98 oktan får innblandet inntil 5 prosent bioetanol (E5).

Forslag om å oppheve delkravet til biodrivstoff i bensin – 98 oktan E0 utenfor omsetningskravet

Miljødirektoratet foreslår at produktforskriftens § 3-3 c, om at minst fire volumprosent av totalt omsatt mengde drivstoff til veigående bensinkjøretøy per år skal bestå av biodrivstoff, oppheves. Begrunnelsen er at rapporteringen på omsetning har vist at kravet overoppfylles for bensin, og at andelen har vært mellom 6,5 og 13 pst.

Hensikten med delkravet var å redusere risiko for indirekte arealbruksendringer. Konvensjonell bioetanol hadde lavere risiko for indirekte arealbruksendringer enn konvensjonell biodiesel fra vegetabiliske oljer, men dette er ikke lenger tilfellet. I tillegg begrunner direktoratet endringen med noe forenkling.

NMCU støtter forslaget til endring, men vil presisere at det ikke løser problemene med tilgang på etanolfri bensin. I tillegg til innføring av sikringskvalitet mener vi 98 oktan E0 bør holdes helt utenfor omsetningskravet. NMCU foreslår derfor at innledningen i forskriftens § 3-3 endres som følger (endring i kursiv):

«§ 3-3. Krav til omsetning av biodrivstoff til veitrafikk

Omsetter av flytende drivstoff til veitrafikk skal sørge for at minst 17 volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff per år består av biodrivstoff. Biogass skal holdes utenfor kravet. *Bensin 98 oktan E0 skal holdes utenfor kravet.*»

Videre foreslår vi ny § 3-3 c Krav til sikringskvalitet, jf. omtale nedenfor.

Sikringskvalitet

Klima- og miljøverndepartementet har tidligere bedt Justisdepartementets lovavdeling om å vurdere om en bestemmelse om sikringskvalitet kan gjennomføres i produktforskriften med hjemmel i produktkontrollova. De la til grunn tilgjengelighet over hele landet innenfor en rekkevidde på 50 km. Lovavdelingen konkluderte med at loven ga slik hjemmel, riktignok under noe tvil. Vurderingen finnes her med konklusjon til slutt: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-4---vurdering-av-heimel-i-produktkontrollova-for-ei-foresegn-om-sikringskvalitet/id2627906/>

Motorsykler har ofte små bensintanker og dermed kort rekkevidde. For å beholde muligheten til å bruke disse kjøretøyene er det derfor svært viktig at tilgjengeligheten opprettholdes.

NMCU foreslår derfor at Miljødirektoratet fastsetter ny § 3-3 c Krav til sikringskvalitet:

«§ 3-3 c Krav til sikringskvalitet

Omsetter av flytende drivstoff til veitrafikk skal sørge for at 98 oktan E0 gjøres tilgjengelig over hele landet innenfor en rekkevidde på 50 km.»

Endringen gjennomføres snarest og senest med virkning fra 1. januar 2024.

NMCU vil også minne om regjeringens lovnad i Hurdalsplattformen der det fastslås følgende: «regjeringen skal sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.» NMCU mener tilgang på riktig og nødvendig drivstoff er spesielt relevant i denne sammenheng.

Vi viser ellers til AMCARs rapport om etanolholdig bensin AMCAR-rapport #2023/1: <https://files-cdn.vitaminw.no/8dc2980fe6b54ce79a491df52cb663f1/Root/Aktuelt/2023/Mars/etanol+ny.pdf?ts=638155132435654462>

Økt omsetningskrav og øvrige delkrav

I høringen foreslås det å øke omsetningskravet fra dagens 17 prosent til 19 prosent, som en følge av enigheten om revidert nasjonalbudsjett mellom regjeringspartiene og SV, samtidig som andelen avansert drivstoff økes til 14,5 prosent.

EU godkjenner ikke såkalt B-råstoff som avansert biodrivstoff, på grunn av faren for arealbruksendringer, der områder som kunne vært benyttet til å produsere mat eller dyrefor i stedet benyttes til fremstilling av biodrivstoff.

I høringsnotatet opplyses det at EU ikke godkjenner såkalt B-råstoff som avansert biodrivstoff, i motsetning til i Norge, fordi risikoen for arealbruksendringer er langt større. Arealbruksendringer innebærer at produsentene lager drivstoff av råstoff som heller kunne vært brukt til dyrefor, og at man eksempelvis må bruke nye områder til palmeoljeproduksjon som skal gå til dyrefor isteden. B-råstoff er dessuten forbundet med større risiko for svindel. NMCU stiller dermed spørsmål ved miljøeffekten av å øke andelen B-råstoff og det totale omsetningskravet.

Etter NMCUs mening bør ikke omsetningskravet for biodrivstoff økes, men tvert imot reduseres, dersom ikke biodrivstoffet kan klassifiseres som klart bærekraftig. I første omgang bør det reduseres til 12,5 pst. som er dagens delkrav for avansert biodrivstoff etter norsk standard.

Oppsummering

- NMCU støtter at delkravet til biodrivstoff i bensin oppheves
- NMCU foreslår at 98 oktan E0 unntas fra omsetningskravet
- NMCU foreslår at forskriften fastsetter et krav om sikringskvalitet gjennom plikt til å tilby 98 E0 på steder der det ikke finnes utsalgssted for sikringskvalitet innen 50 kilometer.
- NMCU mener omsetningskravet ikke bør økes fra 17 til 19 pst., men i første omgang begrenses til avansert biodrivstoff basert på A og B-råstoff og settes lik dagens delkrav på 12,5 pst.
- Delkrav til andel bærekraftig A-råstoff i omsetningskravet kan innføres gradvis dersom det er forsvarlig ut fra tilgjengelighet og pris til forbruker. Dette kombineres med at det totale omsetningskravet trappes ned til et nivå der det kun omfatter dokumentert, trygt og bærekraftig biodrivstoff.

Endre Kristiansen

Daglig leder

Norsk MotorCykkel Union – NMCU

Tlf: 934 26 819

E-post: endre@nmcu.org

