

Metoderapport Skup 2017

BIO-EVENTYRET



Et samarbeid mellom Adresseavisen, Aftenposten, Bergens Tidende, Stavanger Aftenblad og Fædrelandsvennen

1. INNSENDERE:

Tron Strand, Bergens Tidende, tron.strand@bt.no, tlf 91328863

Sveinung Berg Bentzrød, Aftenposten, sveinung.bentzrod@aftenposten.no, tlf 91139554

Simen Granviken, Adresseavisen, simen.granviken@adresseavisen.no, tlf 92088101

Hilde Øvrebekk Lewis, Stavanger Aftenblad, hilde.ovrebekk.lewis@aftenbladet.no, tlf 90061278

Innsenderne takker følgende for viktige bidrag og arbeidsinnsats: Christine Engh (Aftenposten), Trond Olav Skrunes (Bergens Tidende), Tarjei Leer-Salvesen (Fædrelandsvennen) og utvikler Per Byhring (Aftenposten).

Publisert: Fra 27. februar 2017, men med en innledende artikkel i Bergens Tidende 4.desember 2016

Kontaktperson:

Bergens Tidende v/ Tron Strand, Akersgaten 55, 0180, Oslo: Telefon: 91328863, Epost: tron.strand@bt.no

2. Tittel: BIO-EVENTYRET

Innledning:

- Der er jo skogmannen! utbryter Trine Skei Grande og omfavner lederen av Norges Skogeierforbund, Erik Lahnstein. Sammen med Erna Solberg lar de seg umiddelbart avbilde av Høyres partifotograf. Vi er hos Asko i Groruddalen i Oslo, et transportselskap som har profilert seg med grønne løsninger.

Politikerne er fornøyde. V, KrF, H og Frp har akkurat presentert budsjettforliket, som redder Norge fra en dramatisk regjeringskrise. I ukesvis har det vært forhandlinger på hemmelige steder, nattlige møter i statsministerboligen og dramatiske brudd. Nå er gjennombruddet et faktum.

Det er lørdagskveld og 3. desember. Rett etter gjennombruddet får partilederne snakke nærmest uforstyrret nesten en halvtime på NRK Dagsrevyen.

Hvorfor er “skogmannen” Erik Lahnstein, som til overmål er en kjent Sp-politiker, til stede denne lørdagskvelden, og hvorfor blir han omfavnet av Grande og statsminister Solberg?

Svaret er biodrivstoff. I forhandlingene om forliket ble en dramatisk økning i bruk av biodrivstoff frem til 2020 en helt sentral del av løsningen. Skogeierforbundet med Erik Lahnstein spilte en viktig rolle i kulissene de siste ukene. Og flere aktører lovet at norsk industri ville ha en betydelig produksjon av miljøvennlig drivstoff i 2020.

Forlik fremforhandlet på overtid bærer ofte preg av hastverksarbeid. Likevel blir de unntaksvis gransket av mediene, og ofte ikke før konsekvensene viser seg, måneder eller år senere.

Det var ikke åpenbart i Groruddalen at de fire partilederne akkurat hadde signert en avtale som innebar en norsk drivstoffrevolusjon.

3. METODE:

A. Bakgrunn for prosjektet

Høsten 2016 var Norge farlig nær regjeringskrise. H/Frp-regjeringen gikk inn i forhandlinger om statsbudsjettet for 2017 med et ultimatum; bilpakken skulle ikke røres i forhandlingene. Det betød at de sa nei til å øke bensin- og diesलगiftene, noe som særlig provoserte Venstre, men de fant en løsning og det var biodrivstoff.

“Jeg sa i min landsmøtetale at vi skulle få tidenes miljø- og klimabudsjett. Det har vi fått til” uttalte Trine Skei Grande i en pressemelding samme dag som forliket ble inngått.

Punktene om biodrivstoff omtales spesielt i budsjettavtalens punkt 5 og 8:

Stortinget ber regjeringen:

5) Trappe opp omsetningskravet for biodrivstoff til veitrafikk og delkravet om avansert biodrivstoff i årene 2017-2020. Delkravet om avansert biodrivstoff settes til 2,5 pst. fra 1. oktober 2017, 3,5 pst. i 2018, 4,5 pst. i 2019 og 8 pst. i 2020. Det generelle omsetningskravet trappes opp i takt med dette til 20 pst. Opptrappingsplanen forskriftsfestes.

8. I løpet av 2018 innføre E10 som en bransjestandard for bensin. Regjeringen bes komme tilbake i statsbudsjettet for 2018 med en konkret plan for arbeidet.

Dette må du vite om biodrivstoff for å forstå saken.

Påbud om salg av biodrivstoff kalles omsetningskrav. Det er forhandlerne av drivstoff som må sørge for at omsetningskravet blir oppfylt, ved å bruke enten bioetanol (i bensin) eller biodiesel. Biogass er holdt utenfor. Mengden måles som prosent av omsatt drivstoff til veigående transport. Så tidlig som 2009 ble det første omsetningskravet innført, på 2,5 prosent. Det økte gradvis til 7 prosent fra 2017.

Avansert biodrivstoff produseres av avfall, som brukt matolje. For å stimulere bruken av avansert biodrivstoff, har myndighetene innført en regel om at dette teller dobbelt. Når det gjelder oppfylling av omsetningskravet teller altså én liter avansert drivstoff som to liter.

I 2020 skal det dobbelttellende drivstoffet utgjøre 8 prosent av det som omsettes, men siden det er dobbelttellende oppfylles kravet med kun 4 prosent. De resterende 12 prosentene vil ventelig bli dekket av førstegenerasjon biodrivstoff - det vil i hovedsak si drivstoff laget fra planter som soya, mais, raps og palmer.

I de fleste offentlige dokumenter, i budsjettforliket og i ulike stortingsvedtak henvises det til 20 prosent biodrivstoff i 2020. Det har vi derfor også valgt å bruke, selv om tallet reelt sett er kun 16 prosent på grunn av dobbelttelling av avansert biodrivstoff.

I dag vet vi at kravet om 20 prosent biodrivstoff i 2020 kom på bordet under et møte i statsministerboligen den 19. november. Alle partilederne var til stede. Vi vet også at det ble konkludert i saken den 28. november. En av dem som var med på forhandlingene har notert "biodrivstoff OK" i sin notatbok denne dagen.

Tron Strand i BT fulgte forhandlingene og stilte seg ett spørsmål: Hva vil en enighet om innblanding av biodrivstoff ha å si for prisen på bensin og diesel?

Den 28. november tok Strand kontakt med Norsk Petroleumsinstitutt (NP) - bransjeforeningen som organiserer eiere av bensinstasjoner. NP sa etter hvert ja til å regne på hva forliket ville bety for pumpeprisen på bensin og diesel, basert på dagens markedspriser. Siden det ikke var kjent hva budsjettforhandlingene ville resultere i, regnet NP på ulike nivåer for innblanding av biodrivstoff.

De siste regnestykkene ble fullført fredag 2. desember. Lørdag ettermiddag innkalte regjeringen til pressekonferanse på kort varsel. Regjeringen var reddet.

Ett av scenariene NP hadde regnet på, var også en del av forhandlingsresultatet; 20 prosent innblanding av biodrivstoff i 2020, hvorav 8 prosent skulle være avansert biodrivstoff.

BT publiserte en nyhetssak på nett ettermiddagen 4. desember og i papiravisen mandag 5. desember med tittelen “Sender ny milliardregning til bileierne”.

Reaksjonene var mange. Drivstoffpriser er noe som engasjerer. BT besluttet å gå videre med saken. I samråd med avdelingsleder Trond Olav Skrunes, gikk Strand i gang med innsamling av bakgrunnsmateriale. Målet var å finne ut om saken kunne egne seg for et graveprosjekt.

Den 16. desember var det første bakgrunnsnotatet om veien videre klart. De sentrale spørsmålene var:

- Hvem hadde kommet med innspill om biodrivstoff i forhandlingene om budsjettforlik og hva inneholdt innspillene? Hva bygget politikerne på før de inngikk forliket?
- Norsk og internasjonal faglitteratur. Hva er den mest oppdaterte faglitteraturen om biodrivstoff? Hvem har problematisert hva og på hvilken måte?
- Hva foreligger av dokumenter om biodrivstoff i statlige etater og departementer?

Researchmaterialet skulle vise seg å bli meget omfattende og avgjørende:

- Tre organisasjoner var de sentrale premissleverandørene i forhandlingene og arbeidet med biodrivstoff: Zero, Norsk Petroleumsinstitutt og Norges Skogeierforbund. Vi fikk tilgang til en rekke skriftlige innspill disse hadde kommet med, samt at det ble gjennomført bakgrunnsamtaler og etterhvert også intervjuer med alle sentrale aktører.
- Fagmiljøene er delt i synet på biodrivstoff. Det er bred enighet om avansert biodrivstoff basert på ulike avfallsprodukter i hovedsak gir en god klimagevinst. Samtidig er dagens store forbruk av førstegenerasjon gjenstand for betydelig kritisk oppmerksomhet. Det er i hovedsak førstegenerasjon laget av matplanter som er tilgjengelig i verdensmarkedet. Norge har bundet seg opp til EUs klimamål, og mye av den norske diskusjonen tar også utgangspunkt i EUs politikk på området. Vi gjorde derfor i dypdykk i EUs politikk og dokumentbase, og festet oss særlig ved **Globiom-rapporten**. Den var bestilt av EU-kommisjonen for å belyse utfordringen med indirekte utslipp av klimagasser fra biodrivstoff. Rapporten blir sett på som den grundigste europeiske kartleggingen som er gjort av slike utslipp. Nyttig var også europeiske staters, bedrifters og organisasjoners høringsuttalelser om EUs fornybarpolitikk.

- På myndighetssiden gjennomgikk vi et stort antall dokumenter med biodrivstoff som tema. Det inkluderer saker og referater i Stortinget fra det første omsetningskravet for biodrivstoff ble vedtatt i 2009, til alt av rapporter, høringsdokumenter og høringsvar ved utvidelser av eksisterende omsetningskrav, samt at vi fremmet et stort antall innsynsbegjæringer.

Kartleggingen avdekket at det ikke var sammenheng mellom løfter og realiteter.

BT vurderte at saken burde problematiseres raskt. Vi antok at biodrivstoff ville bli tema på de nært forestående landsmøtene. Vårt mål var å sette dagsorden i et valgår, og dermed hastet det.

B) Organiseringen av arbeidet

BT henvendte seg umiddelbart til samarbeidende aviser aviser for å få bistand. Invitasjonen om samarbeid gikk til Aftenposten, Stavanger Aftenblad, Adresseavisen og Fædrelandsvennen.

Den 17. januar møttes reportergruppen i Oslo, med nyhetsleder Christine Engh (Aftenposten) og reportasjeleder Trond Olav Skrunes (Bergens Tidende). Det ble besluttet at Skrunes skulle være reportasjeleder for prosjektet, mens Engh bl.a. skulle administrere det visuelle, grafiske og nettpresentasjon.

Budsjettforliket og det senere stortingsvedtaket sier bare noe om hvor mye biodrivstoff som skal fases inn i årene frem til og med 2020. Dermed ble det naturlig for oss å konsentrere oss om miljøvirkninger og realiseringen av industriprosjekter frem til 2020.

Dette ble våre hovedspor:

- 1) **Klima, miljø og politikk.** Hva skjedde da politikerne besluttet at 20 prosent av alt drivstoff til veigående transport skal være biodrivstoff i 2020. Hvem presset på? Forelå konsekvensanalyser? Hvordan kunne Norge bevilge 22 milliarder for å redde regnskog, og indirekte bidra til palmeoljeproduksjon?
- 2) **Bilene og teknologien.** Tåler bilene så mye etanol som Stortinget har vedtatt skal blandes inn i bensin? Hva med biodiesel? Hva sier bilprodusentene. Hva sier bilimportørene og interesseorganisasjoner som NAF?
- 3) **Industrieventyret.** Politikerne er forespeilet at det skal være en betydelig norsk produksjon av avansert biodrivstoff, basert på greiner og topper (GROT) fra skognæringen i 2020. Er det mulig? Finnes teknologien? Hva sier verdens største produsent av biodrivstoff - finske Neste? Hva koster det og hvem skal betale?

Disse hovedblokkene skulle utvikles til omfattende temasaker. Den første hovedartikkelen ville vi ha på trykk to dager før det første partiet åpnet landsmøtesesongen: Høyre innledet sitt landsmøte den 9. mars på Gardermoen.

Vi valgte å arbeide i Google doc med skriving og vi samlet og organiserte den eksisterende researchen i Google disc. Her laget vi kildeoversikt, telefonliste, intervjuoversikt og vi la dokumenter tilhørende hovedbolkene i egne mapper og undermapper. Vi laget også mappe for oppfølgingssaker. Dermed hadde alle involverte åpen tilgang til all research. Vi kunne utvide research og kommunisere med hverandre, uavhengig av om vi satt i Bergen, Oslo eller Stavanger.

C) Undersøkelser/research til hovedbolkene

1) Klima, miljø og politikk

Hovedgrepet til den første artikkelen var å skaffe tall for kostnader og hva biodrivstoff-vedtaket ville bety av klimagassutslipp, i Norge som internasjonalt. Dette ble støttet opp av reportasjereiser til Brussel og Volvo i Sverige. Og det skulle vise seg å bli et komplisert stykke arbeid.

Som tidligere nevnt, var Globiom-rapporten interessant. Den var ikke tidligere omtalt av norske medier, og er ikke å finne i historiske artikkelsøk på Retriever. Den internasjonale miljøorganisasjonen Transport & Environment (T&E) har imidlertid studert den nøye. De konkluderer med at EU-landenes forbruk av biodrivstoff i 2020 vil forårsake *fire prosent større klimautslipp* enn om dette ble erstattet av fossil diesel og bensin. Årsaken er indirekte utslipp, som forfatterne bak Globiom-rapporten har regnet på.

Dette er komplisert: Når biodrivstoff importeres til Norge, gir det meget positive utslag på klimaregnskapet. Årsaken er at klimaeffekten regnes der drivstoffet forbrukes. Så når en liter biodrivstoff erstatter en liter fossilt drivstoff, gir det 100 % uttelling i regnskapet. Biodrivstoffet generer altså i klimaregnskapet null utslipp av klimagasser. Men internasjonalt og i EU har man kommet til at man må ta hensyn til både direkte og indirekte utslipp. Dette er den norske regjeringen enig i. I flere høringsinnspill til EU har Norge tatt til orde for at de indirekte utslippene bør tillegges stor vekt.

Direkte utslipp kommer fra produksjon og transport. Det inkluderes i hovedsak ikke når norske politikere skryter av hvor mye utslippene går ned i norsk transportsektor.

Indirekte utslipp kalles ILUC (Indirect land use change). De oppstår når biodrivstoff produseres av planter som palmer. Det skjer typisk i regnskogområder. Når myrer i

tropiske strøk dreneres og beplantes, eller regnskog hugges ned for å gi plass til palmer, slippes store mengder lagrede klimagasser løs. Disse klimagassene mer enn oppveier gevinsten av å erstatte fossilt drivstoff med biodrivstoff.

Tidlig i 2017 konstaterte vi at indirekte utslipp ble heftig debattert globalt, og at paraplyorganisasjonen Transport & Environment har regnet på hvor mye biodrivstoff genererer av utslipp. **Regnskapet for EU viser at fossilt drivstoff faktisk genererer mindre utslipp enn biodrivstoff.** Bruk av palmeolje til drivstoff gir utslipp som er tre til fire ganger høyere enn om drivstoffet var laget av olje pumpet opp fra Nordsjøen.

Det kommer de frem til, basert på Globiom-rapporten, som var et bestillingsarbeid for EU-kommisjonen.

Hva fører det norske vedtaket, om 20 prosent biodrivstoff i 2020, til av klimautslipp? Kunne noen i Norge regne på de direkte og indirekte klimavirkningene av drivstoffrevolusjonen som ble vedtatt i hui og hast?

I Norge har SSB-forsker Bjart Holtsmark regnet på klimaeffekt av avskoging, noe få andre i landet har prøvd. Hans arbeid har gjort ham omstridt. Sentrale deler av miljølobbyen og skognæringen har angrepet ham.

Vi sendte Holtsmark Globiom-rapporten til EU og ulike rapporter fra Transport & Environment. Spørsmålet var om han kunne regne på klimaeffekten av det norske vedtaket, og om det var aktuelt å bruke samme metodikk som i disse rapportene. Holtsmark svarte ja og satte seg inn i materialet.

Viktig informasjon om palmeolje-debatten

Miksen av biodrivstoff er annerledes i Norge enn i EU. Stor mengde av biodrivstoffet i EU er produsert av palmeolje og avfallsprodukter av palmeolje (PFAD).

Biodrivstoff som skal omfattes av omsetningskravet på 20 prosent i Norge, kan ikke være fremstilt av palmeolje eller PFAD.

Derfor er nesten alt biodrivstoff i Norge, som omfattes av omsetningskravet, laget av raps. De direkte og indirekte utslippene fra raps og andre matplaner er betydelige, men likevel langt lavere enn fra palmeolje.

Vi vil understreke viktigheten av at vi hele tiden gransket konsekvensene av omsetningskravet, som Stortinget hadde vedtatt gradvis skulle øke til 20 prosent biodrivstoff for veigående transport i 2020. Dette drivstoffet er omfattet av strengere miljøkrav enn annet biodrivstoff som omsettes i Norge og det er ilagt veibruksavgift. Drivstoff *utenfor* omsetningskravet knyttes det ikke krav om bærekraft til og slikt drivstoff betales det ikke veibruksavgift for.

Det er et unntak som, i et annet budsjettforlik, ble vedtatt for å stimulere til så mye bruk av biodrivstoff som mulig. NRK har avdekket at denne delen av markedet for biodrivstoff nesten utelukkende består av palmeoljebasert drivstoff.

Om vi hadde bedt Holtsmark inkludere dette i sine beregninger, ville klimautslippene blitt betydelig høyere enn det vi kom fram til.

Holtsmark regnet på utslippskonsekvensene av budsjettavtalen bygget på to ulike kilder:

- a) Regjeringens egne dokumenter, som igjen bygger på EUs direktiver og anslagene på utslipp der.
- b) Globiom-rapporten, der The International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) har stått sentralt.

Regnestykkene ble ytterligere komplisert av at Stortinget også hadde vedtatt at innblandingen av bioetanol i bensin. I forståelse med oss, valgte derfor Holtsmark også å inkludere utslippseffekten av dette.

Holtsmark kom til at beregningene burde utarbeides som et offisielt SSB-notat. Det innebar at også to av hans kolleger vurderte det faglige innholdet. Notatet “Kostnader og utslipp av CO2 som følge av budsjettavtalen for 2017” ble godkjent for SSB-publisering og offentliggjort den 7. mars - samme dag som vi trykket vår første sak.

Budsjettforliket og det påfølgende stortingsvedtaket ble gjort uten noen form for konsekvensutredning. I realiteten visste ingen om vedtaket ville eller kunne la seg realisere og til hvilken kostnad. Det er uvanlig at ny politikk, en drivstoffrevolusjon, vedtas, uten at det fremmes forslag og gjennomføres høringer og utredninger. SSB-notatet bidro til at vi kunne sette konsekvensene for miljøet på dagsorden.

I artikkelen valgte vi å inkludere ILUC-effekten og ikke å inkludere effekten av en andel avansert biodrivstoff. Bruk av avansert biodrivstoff gir uomtvistelig en positiv effekt på klimaregnskapet. Men bruken av førstegenerasjon/konvensjonelt biodrivstoff vil isolert sett øke utslippene. Husk at omsetningskravet vil innebære at inntil 12 prosent av alt drivstoff til veitransport vil være biodrivstoff basert på matplanter i 2020. Det blir ikke mindre klimaskadelig, selv om det samtidig forbrukes en andel “rent” drivstoff.

SSBs konklusjon var oppsiktsvekkende: Vedtaket om økt bruk av biodrivstoff øker klimautslippene, og den betydelige bruken av biodrivstoff fra matplanter har uansett en negativ utslippseffekt, enten man regner med utgangspunkt i regjeringens/EUs tall eller Globiom-rapporten.

2) Bilene og teknologien:

Skjønnte forhandlingspartnerne rekkevidden av drivstoffrevolusjonen for forbrukere, drivstoffkjeder, importører og produsenter? Hva med konsekvensene?

Vi lurte på dette, ikke minst fordi norske myndigheter ved flere anledninger hadde fastslått at biler produsert før 2002, ikke tåler 10 prosent innblanding av etanol i bensin. Og at det vil dreie seg om flere hundre tusen biler. Regjeringen hadde tidligere varslet at den ikke ønsket å sikre tilgang på bensin med lite eller null etanol.

Hverken NAF, Bilimportørenes Landsforening eller noen av de ti største bilimportørene i Norge ble kontaktet i forkant av vedtaket. Vi gikk full runde.

Ti importører fikk tilsendt likelydende spørsmål, og ga skriftlige svar, svar som ble fulgt opp med muntlige intervjuer, i tillegg til bakgrunnssamtaler med importører, eksperter i bransjen og forbrukerinstanser. For å beregne hvor mange biler som kunne bli påført skader som følge av vedtaket om biodrivstoff innhentet vi data fra Bilimportørenes landsforening, de enkelte bilimportører, Skaardalsmo Fuel Consulting og Autosys, for biler nyere enn ca. 1990.

At etanol kan skade motorer i nyere modeller fra Volkswagen, Toyota, Mercedes og Opel, viste også en oversikt fra de europeiske bilprodusentenes forening, European Automobile Manufacturers' Association.

For høy andel første generasjon biodiesel eller ti prosent etanol kan gi dramatiske skader på drivstoffsystemer, katalysatorer, filtre, rust, risiko for mikrober av typen dieseldyr og dårligere lagringsevner. Med havari, ombygging eller store reparasjoner som mulig resultat - også for båtmotorer, motorsykler og småmotorer.

Veivesenet drifter motorvogn- og førerkortregisteret Autosys, med oversikt over bilmodeller og antall. Vi fikk tall på registrerte biler og årstall og beregnet at 470.000 biler kan bli påført alvorlige skader, basert på myndighetenes anslag om at biler produsert før 2002 ikke tåler ti prosent etanol.

Drivstoffeksperten Knut Skårdalsmo, mannen også NAF lener seg på når de skal se på konsekvensene av Stortingets vedtak om biodrivstoff, kunne opplyse at feil bruk av biodrivstoff kan føre til at bilforsikringen ikke lenger gjelder.

En tydelig beskjed om forhandlingspartnerne var på kollisjonskurs med bilbransjen fikk vi hos Volvo Lastvagnar ved Göteborg. Budskapet fra produktsjef Mats Franzén var at jo mer avanserte Volvos lastebilmotorer er, desto dårligere tåler de biodrivstoff. Kommunikasjonssjef Torstein Magelssen oppsummerte Volvos syn slik:

- Vi har i prinsippet lagt biodrivstoff generelt bak oss.

De ti største bilimportørene ga klar beskjed om at biodrivstoff for dem var en uønsket mellomstasjon på veien mot elbiler.

Regjeringen har etter at våre artikler har stått på trykk, snudd og vil sikre forbrukerne tilgang på bensin som enten er etanolfri eller har 5 prosent innblanding. Flere hundre tusen eiere av dieselmotorer lever i uvisshet om hva som vil skje.

3) Industrieventyret

I Statsbudsjettet for 2017 skrev regjeringen:

“Biozin (tidligere Synsel) har opplyst at med investeringsavgjerd i år, er det mulig at én fabrikk (120 mill. liter halvfabrikata for biodiesel) står klar i 2020.”

I et notat datert 21. november 2016 skrev Norsk skogeierforbund omsetningskravet på 20 prosent *“vil gi et marked for dobbelttallende avansert biodrivstoff på omlag 300 millioner liter årlig i Norge. For anleggene som er planlagt, er det estimert å ta omlag tre år fra investeringsbeslutning til full produksjon. Bransjeorganisasjonen Treindustrien anslår at det kan produseres omlag 130 millioner liter i Norge i 2020, mens alle 7 anleggene som nå er under planlegging til sammen vil produsere over 1 milliarder liter årlig.”*

Men stemte dette? Var det sånn som Venstre, miljøstiftelsen Zero, skogeierne og regjeringen sa, at det var fabrikker som kunne starte produksjon av biodrivstoff fra greiner og toppler i Norge allerede i 2020?

Arbeidet begynte med innsyn i dokumenter som viste at påstander om at Biozin skulle bygge fem fabrikker i Norge innen 2020 ikke så ut til å stemme.

Biozin AS er et heleid datterselskap av Bergene Holm. Bergene Holm eies av Reidar Bergene Holm, Carl Otto Løvenskiold og Paul Edvard Vittersø.

Reidar Bergene Holm hadde vært på en “norgesturne” i bygder som skulle konkurrere om å få disse fabrikkene. En fabrikk skulle stå klar i 2020.

Flere lokalaviser skrev svært positive saker om dette, uten å stille kritiske spørsmål, Selv om Biozin krevde at disse kommunene skulle investere store summer for å klargjøre tomter og sørge for at selskapet “kom til dekket bord”.

Miljøstiftelsen Zero viste til selskapets planer i flere rapporter. Politikerne ble overbevist, noe som førte til at det i statsbudsjettet for 2017 vises til informasjon om at en Biozin-fabrikk kan stå klar i 2020, forutsatt investeringsbeslutning i 2016.

Men nå skriver vi 2018, og fortsatt er ingen investeringsbeslutning tatt.

Vi snakket helt fra starten av prosjektet med en rekke kilder innen forskningsmiljøene i Norge om utviklingen av teknologi for produksjon av biodrivstoff. Her bekreftet alle at det ikke finnes kommersiell produksjon av biodrivstoff fra topper, greiner og røtter.

Det er for dyrt, og det er komplisert. Det har vært prøvd ut, men er ikke økonomisk lønnsomt. Det vil kreve store investeringer av staten, så hvorfor skal Norge være først i verden med å utvikle denne teknologien, er spørsmålet som stilles.

Dette sjekker vi med internasjonal forskning. Teknologien er på teststadiet.

Vi sjekket også med alle de andre selskapene som hadde sagt de hadde planer om å starte opp biodrivstoff-produksjon, og ingen av dem ville kunne starte produksjonen innen eller i 2020.

Samtidig ble vi flere ganger i forkant av publisering av artikkelen om Biozin kontaktet på mail og telefon av både Zero, politikere fra Venstre og Skogeierforbundet. De brukte Biozin-planene som argument for det politikerne hadde vedtatt. Det ble også brukt som et argument for at vi tok feil i de første artiklene vi hadde publisert.

Vi spurte da om de hadde forhørt seg med Biozin om teknologien de skulle bruke var klar, eller om de var sikre på at det gikk an å produsere biodiesel fra greiner og topper. Ingen av dem kunne svare inngående da de ble konfrontert med teknologiutviklingen, eller om kostnader.

Vi dro til Finland, til verdens største biodrivstoffprodusent Neste. Her ble vi forklart hvilke råmaterialer de bruker i sin produksjon: slakteriavfall og palmeoljeprodukter. I tillegg bruker de tallolje, et biprodukt fra celluloseproduksjon. Neste har konkludert med at greiner og topper er for dyrt.

Klima- og miljøminister Vidar Helgesen hadde vært hos Neste høsten 2016. Fornybardirektør Kaisa Hietala advarte Helgesen *“mot å tro at det vil være mulig å starte opp produksjon av biodiesel fra kvister og topper allerede i 2020. Siden teknologien for å produsere fra skog ikke er kommersielt tilgjengelig i dag, vil det ta flere år å teste dette. I tillegg vil det ta mellom to og tre år å bygge en slik fabrikk.”*

Det var derfor viktig å finne ut hvilken teknologi Biozin planla å bruke, for å sjekke om påstandene deres om produksjonsstart i 2020 kunne stemme.

I korrespondansen med departementet bekrefter Biozin at det er CRI/Shells teknologi som skal brukes. Reidar Bergene Holm refererer til denne teknologien i en reportasje i Åmliavisa, og i en presentasjon fra selskapet.

“– Shell er et stort internasjonal konsern som tar dette helt seriøst. De har satsa en milliard kroner på prosjektet og jobber profesjonelt med markedsføringa.

Teknologien er utvikla og kan gi drivstoff av god kvalitet, som samtidig reduserer klimagassutslippene. Det er denne teknologien Bergene Holm AS og andre interesserte investorer nå vil bruke til industrietablering i Norge.

– Vi vil kunne utnytte alle treslag, kvist og topper, tørt og rått. (...) ingen ting behøver å ligge igjen i skogen. Vi tar dette inn i en fabrikk og lager drivstoff av det”

Problemet var bare at Shells teknologi ikke var ferdig utviklet. Shell hadde såvidt begynt byggingen av et demonstrasjonsanlegg i India, med planlagt oppstart senere i 2017, fikk vi til svar fra selskapet. Det var dermed ikke mulig med en investeringsbeslutning i 2016 eller en oppstart i 2020, som var lovet.

Shell visste ikke hvor lenge teknologien skulle testes og det ville ta minst tre år å bygge en fullskala fabrikk. De ønsket ikke besøk fra oss før testanlegget sto ferdig.

Konklusjon: Det er umulig å starte opp disse fabrikkene så snart som 2020.

Vi fikk også innsyn i korrespondanse mellom Åmli kommune, som var en av kommunene Biozin hadde pekt ut som mulig sted for en fabrikk, og det statlige investeringsselskapet Siva.

Mens ordfører Reidar Saga håpet på 70 arbeidsplasser, avdekket vi at Siva hadde avslått å støtte prosjektet med penger fordi det var umodent.

Vi hadde vært i kontakt med direktør Lars Frode Askheim i Biozin flere ganger og konfrontert ham med teknologien fra Shell. Han måtte til slutt innrømme at produksjonen i Norge ikke ville komme i gang i 2020.

Også Erik Lahnstein innrømmet at det ikke var sannsynlig at produksjonen ville komme i gang i 2020.

En av forhandlerne, Frps daværende finanspolitiske talsmann, Hans Andreas Limi, kommenterte industrisatsingen slik:

“Rundt 2020 vil det bli tilgang på norskprodusert drivstoff, gitt at planene blir realisert. Det mente i alle fall skogeierne. Jeg tror ikke det er noen som har oversolgt noe. Vi må stole på at vi kan få opp norsk produksjon. De som har argumentert for dette, må levere.”

Men vår konklusjon var at det ikke ligger an til noe industrieventyr på bioetanol/biodiesel innen 2020, som annonsert av regjeringen og samarbeidspartiene før jul 2016.

Vi har avdekket at forlikspartnerne brukte argumenter fra lobbyorganisasjoner og de samme som sannhetsvitner, uten å stille kritiske spørsmål eller forsøke å avdekke om det er realisme i det som lå til grunn for bio-revolusjonen.

4) ANDRE SENTRALE SAKER

27. feb. 2017: Transportkjempene går tilbake til fossil diesel

Norges største transportører går ut med at de kutter ut biodiesel fordi kostnadene er blitt for høye.

28. feb. 2017: Godkjenner palmeolje til bruk i diesel

Miljødirektoratet godkjente et avfallsstoff fra palmeolje til bruk som råstoff.

8. mars 2017: Regjeringen åpner opp for å skrote vedtak om biodrivstoff

Klima- og miljøminister Vidar Helgesen sier at om vedtaket om 20 prosent biodrivstoff ikke lar seg gjennomføre, så må regjeringen gå til Stortinget med en sak.

11. mars 2017: Ingen ville ha storstilt biosatsing. Likevel ble det resultatet.

Her bekrefter Trine Skei Grande (V) at partiet ikke gikk inn i forhandlingene med et krav om å øke omsetningskravet for biodrivstoff.

12. mars 2017: Klimaavtalen død om avskogingen fortsetter

Vidar Helgesen kommer med oppsiktsvekkende uttalelser, bl.a. at det er paradoksalt at Norge legger opp til å bruke mer biodrivstoff basert på matplanter samtidig som Norge har bevilget 22 milliarder kroner for å redde regnskog, og har varslet at denne satsingen fortsetter frem til 2030.

15. mars 2017: Slik var spillet bak det omstridte biovedtaket

Zero-leder Marius Holm opplyser at Venstre, få dager før budsjettenigheten, spurte om 20 prosent biodrivstoff var realistisk. Ja, var svaret.

24. mars 2017: Bare én miljøorganisasjon er ikke skeptisk til biodrivstoff

Alle norske miljøorganisasjoner er kritiske til opptrappingsplanen for bruk av biodrivstoff. Zero er unntaket - og det var de som påvirket forhandlerne i sluttfasen.

1. juni 2017: Stortinget forbyr palmeolje for all offentlig transport

2. juni 2017: Regjeringen med sjelden advarsel til Stortinget

3. juni 2017: Full forvirring om Stortingets palmeolje-vedtak

Ap sier at statsråden må komme tilbake til Stortinget, dersom det avdekkes at palmeoljevedtaket ikke kan gjennomføres. Regjeringen mener Stortinget kan ha gjort et vedtak som bryter med EØS-avtalen.

14. oktober 2017: Tar ikke sjansen på å ødelegge bilmotorer

Regjeringen snur og går inn for en såkalt sikringsstandard - at det skal tilbys bensin med lite eller ingen etanol i hele landet.

5) Utfordringene vi møtte

Eksterne utfordringer

Vi har måttet håndtere ulike typer motarbeiding i denne prosessen. Det er knyttet til manglende innsyn, desinformasjon, diskreditering og forsøk på planting av drittpakke.

Innsyn:

Vi regnet med at Finansdepartementet saksbehandlet drivstoffrevolusjonen gjennom produksjon av notater og dokumenter. I Offentlig elektronisk postjournal var det imidlertid ingen spor av den dramatiske forhandlingsrunden om biodrivstoff rett før jul.

Den 3. januar 2017 sendte vi en epost til departementet der vi ba om komplett dokumentoversikt, inkludert journal for interne dokumenter, for saksnumre som omhandler biodrivstoff, biodiesel, etanol i drivstoff og økt omsetningskrav.

Den 12. januar svarte departementet ved å vise til at de som hovedregel ikke journalfører sine interne notater. Dagen etter retter vi et nytt innsynskrav hvor vi viser til at saksdokumenter som ikke ligger på offentlig journal ikke er unntatt bestemmelser om innsyn etter offentlighetsloven. Vi ba derfor om innsyn i dokumentlistene for arkiverte dokumenter relatert til de aktuelle sakene som omfattes av denne henvendelsen.

Den 20. januar svarer departementet med denne listen:

ArkivSakID	BrevDato	Journaltittel
16/2321	31.05.2016	
16/3444	06.09.2016	
16/3444	13.09.2016	
16/3444	13.09.2016	Ny gjennomgang av biodrivstoff
16/3444	06.09.2016	
16/3444	06.09.2016	
16/3444	06.09.2016	Biodrivstoff
16/4365	19.11.2016	Omsetningskrav biodrivstoff
16/4365	18.11.2016	Biodrivstoff
16/5069	15.12.2016	Biodrivstoff - konsekvenser og kostnader

Det ble ikke gitt innsyn i ett eneste dokument. Også selve journaltittel ble sladdet for 7 av 13 dokumenter.

Den 23. januar ba vi om en utvidet begrunnelse for både sladdingen av arkiv/journaltittel, samt innsyn i de 13 dokumentene og tilsvarende oversikt og innsyn for dokumenter fra 2015.

Departementet svarte 2. februar, og da opprettholdt de samtlige avslag på innsyn med ett unntak og forsvarte sladdingen av dokumenttittel, blant annet med at journaltitlene "sammen med søkeordene gir opplysninger om dokumentenes innhold."

Departementet kunne forøvrig opplyse at de i arbeidet med vår innsynssak hadde oppdaget "at noen av postene ved en feil var arkivert som interne dokumenter i vårt arkivsystem i stedet for journalført som inn- eller utgående dokumenter." Disse dokumentene ble da lagt inn i OEP.

Finansdepartementet er et av organene som ikke journalfører interne dokumenter. Det svekker innsynet i departementets arbeid og vanskeliggjør som vi ser medienes samfunnsrolle.

Og det "interne" dokumentet vi ble gitt innsyn i etter flere ukers klagearbeid? Jo, det var en kopi av en pressemelding departementet offentliggjorde 1. oktober 2015 om veibruksavgift for biodrivstoff.

Desinformasjon/diskreditering

Enkelte aktører har vært særlig aktive for å prøve imøtegå våre funn. I debattinnlegg ble det hevdet at ILUC-prinsippene vi bygget på for å beregne utslipp er i strid med

konklusjonene i FNs siste klimarapport. Det medfører ikke riktighet. Tvert i mot; i rapporten WG3 (s. 835) understrekes det at den globale klimaeffekten av bioenergi må inkludere ILUC-effekter.

Det ble også hevdet at Volvo føler seg grovt feilsitert i vår sak. Det har Volvo aldri hevdet overfor oss. For den faktiske gjennomgang av denne saken se under "Interne utfordringer".

Et annet eksempel er forfatteren og journalisten Erik Martiniussen. Han var aktiv både i ulike avisers debattspalter og på sosiale medier. Ett eksempel er fra en kronikk i Klassekampen 18. mars 2017. Her skrev han: *"Da Aftenposten og de andre avishusene denne måneden skulle finne ut om det var fornuftig å øke omsetningspåbudet, betalte de Holtsmark for å finne svarene. Det var ikke slik at de intervjuet Holtsmark som meningsbærer og representant for kritikerne – nei, de betalte ham for å levere fasiten."*

Det medfører ikke riktighet. Vi betalte hverken SSB eller Bjart Holtsmark for å regne på utslippseffekten av biodrivstoff. Andre kalte Holtsmark "korsfareren mot absolutt alle klimatiltak som ikke er kvotekjøp i U-land", mens Venstre-politikeren Rebekka Borsch roste Martiniussens kronikk og mente avisene hadde "gått på limpinnen til oljelobbyistene". Andre igjen kalte Holtsmark for "forsker" i anførselstegnet.

Vi som ba Holtsmark om å regne på utslippene kan bare konstatere en ting: Ingen har hittil påvist at det er noen feil i de regnestykkene han leverte.

Kjøpt og betalt

Det groveste eksemplet på motarbeiding vi ble utsatt for, kom fra det som i denne saken fremstår som en ren lobbyorganisasjon - Zero.

Ingen miljøorganisasjoner har inntatt det samme standpunktet som Zero når det gjelder biodrivstoff. Zero var også en helt sentral premissleverandør inn mot Venstre og forhandlingene om biodrivstoff, ifølge organisasjonens leder, Marius Holm.

På morgenen 9. mars, kort tid etter at artikkelserien ble innledet, ringte telefonen til journalist Tarjei Leer-Salvesen i Fædrelandsvennen. Så snart han var tilbake på kontoret sendte han denne eposten til sin nyhetsredaktør:

"Jeg ble altså oppringt av miljøstiftelsen Zero på morgenen i dag. De lurte på om jeg kunne undersøke et rykte de har hørt, som de mente det kunne være hold i. Påstanden er at hele biodiesel-serien som kjøres i avisene nå, er iscenesatt av First House på oppdrag fra Statoil.

Jeg sa at om så er, må avisene gjennomgå sine rutiner. Men at jeg har veldig liten grunn til å tro det forholder seg slik, og at dette er planlagt og gjennomført

redaksjonelt av veldig solide journalister og redaktører. Jeg la til at hvis hun som ringte meg skulle sitte på noe konkret informasjon rundt dette, vil jeg gjerne ha det oversendt.

Synes du og de andre som er involvert i arbeidet bør vite om at dette ryktet spres.”

De øvrige nyhetsredaktørene i prosjektet ble raskt informert, og saken ble videre håndtert av reportasjeleder Trond Olav Skrunes, som også konfronterte Zero i en telefonsamtale.

Senere fikk vi høre det samme ryktet også var spredt til andre sentrale aktører, både organisasjoner og politikere på Stortinget.

Interne utfordringer:

Fra januar var det i hovedsak fire journalister, fra fire mediehus, som arbeidet på heltid, og to reportasjeledere som arbeidet med saken ved behov.

Artikkelserien var forankret hos nyhetsredaktører i alle avisene, og journalistene fikk anledning til fullt ut å konsentrere seg om bio-eventyret.

Men å samarbeide så tett, med reportasjeledelse og journalister lokalisert i Bergen, Stavanger og Oslo gir noen særlige utfordringer. Det er arbeidskrevende å samordne, redigere og kvalitetssikre et så omfattende arbeid. Reportasjeledelsen var ikke fristilt fra andre oppgaver. De samarbeidende avisene har ulike deadline, varierende fra tidlig ettermiddag til sen kveld, og Adresseavisen har et annet produksjonssystem. Det er ikke bra når tidspresset for publisering er stort.

De pressefaglige og presseetiske vurderingene er heller ikke alltid sammenfallende i fem ulike mediehus. Det stilles ulike spørsmål fra desk/redigerer. En vaksjef kan insistere på at ordet “kan” må med i en tittel, mens en annen vil ha en mer konstaterende tittel.

Det samme med debattsidene. Selv om mediehusene samarbeider tett redaksjonelt, er det ikke et tilsvarende samarbeid for debatt. Kjernen er at det er den enkelte debattredaktør/leder som avgjør hva som kommer på trykk i den enkelte avis.

Det er neppe til å unngå at man, i et så omfattende samarbeid, også gjør feil eller er upresis. I ettertid må vi konstatere at to grep vi gjorde ble utnyttet til fulle av våre kritikere:

1) Et intervju med Vidar Helgesen ble trolig vinklet for hardt. Intervjuet var gjennomlest og sitatgodkjent, men tittelen vi valgte førte til at Helgesen korrigerte

saken. I teksten sa Helgesen at hvis en høring avdekker at opptrappingen ikke er realistisk, så “må vi antagelig gå tilbake til Stortinget.”

Etter en omfattende diskusjon falt vi ned på at statsråden dermed åpner for “å skrote vedtaket om biodrivstoff”. Rent teknisk har vi rett. Han sier i intervjuet at regjeringen vil gå til Stortinget med en sak om det viser seg at vedtaket ikke er realistisk og ikke bør gjennomføres. Hvis etterfølgende høringer og konsekvensutredninger, samt markedsutviklingen, viser at det bør reverseres, ja, så vil regjeringen gjøre det. Det innebærer, slik vi så det, at han åpnet for “å skrote” selve vedtaket.

Med det skrev vi *ikke* at regjeringen åpnet for å skrote all satsing på biodrivstoff. Det var imidlertid et inntrykk som flere fikk, og som Helgesen ikke ønsket skulle bli sittende.

Hans tilsvaer ble innledet med at det ikke var dekning for påstanden om at regjeringen åpner for å skrote vedtaket om biodrivstoff. Dette ga en rekke aktører vann på mølla, og de fikk anledning til å bruke dette i angrep på substansen i artikkelserien.

2) Under redigering rett før publisering ble det fjernet et forbehold i et sitatgodkjent intervju med Volvos ledelse.

I det godkjente intervjuet het det: *«Jo mer avanserte disse motorene er, desto dårligere tåler de biodrivstoff, bortsett fra drivstofftypen HVO. (...)*

*- Vi fraråder biodrivstoff generelt, fordi det gir oss mange problemer. Vi har egentlig lagt biodrivstoff bak oss. **Volvo, lastebilbransjen for øvrig, og også personbilbransjen gjør ett unntak: Det gjelder HVO av typen andre generasjons biodrivstoff.**»*

Biodrivstoff-typen HVO har tilsvarende egenskaper som fossil diesel og kan derfor brukes i store konsentrasjoner. Derfor ble dette også presisert i første setning. Siste setning (den uthevede) ble tatt ut under redigering, da den trolig ble oppfattet som smør på fleisk.

Volvo reagerte på det, og den ble umiddelbart lagt inn i nettutgavene. Men den forsinkede «dobbeltpresiseringen» av Volvos HVO-forbehold, var likevel nok til at våre kritikere i leserinnlegg påsto at Volvo følte seg “grovt feilsitert”.

Volvo hadde fått teksten oversendt før publisering, og innholdet var godkjent. Volvo ble utsatt for stor pågang, men sto ett hundre prosent inne for sitt budskap til oss.

4) KONSEKVENSER OG VEIEN VIDERE

Vi satte oss som mål å granske konsekvensene i 2020 av biovedtaket. Det er ennå for tidlig å si hva resultatet blir.

- En ting har imidlertid allerede skjedd: Regjeringen har snudd når det gjelder sikringsstandard for bensin. I statsbudsjettet for 2017 sa de nei til en slik standard. I budsjettet for 2018 mener de det er formålstjenlig å stille krav til maksimal reiseavstand for å sikre bensin til de motorene som ikke tåler mer enn fem prosent etanol i bensinen. Det vil også båt- og motorsykkleiere nyte godt av, ved siden av alle som trenger bensin med lite eller ingen etanol til sine motorsager, snøfresere og kantklippere.
- I EU pågår diskusjonen for fullt om hvilke krav som bør stilles til biodrivstoff, hvor mye nye ILUC-verdier skal vektlegges og hvor mye biodrivstoff som bør brukes i den europeiske bilparken. Det blir viktig også for Norge. Artiklene førte også til en omfattende nasjonal debatt. Det er en debatt som fortsatt pågår.
- Forut for budsjettforliket rett før jul i 2016 verserte det en rekke løfter om norsk produksjon av avansert/andregenerasjon biodrivstoff innen 2020, basert på råstoff fra norske skoger som greiner og topper. Som Erna Solberg sa da forliket ble presentert: "Nå gjelder det å få i gang produksjonen". Vi har dokumentert at en slik produksjon ikke er realistisk å få til så snart. Det finnes ikke ett produksjonsanlegg som gjør dette i verden i dag. Siden budsjettforliket er det tatt én beslutning som kan få betydning: Statkraft og Södra har besluttet å bygge et demonstrasjonsanlegg for biodrivstoff basert på råstoff fra skog. Det skal stå ferdig i 2019. En investeringsbeslutning om en eventuell bygging av et fullt produksjonsanlegg kan tidligst tas i løpet av 2020, ifølge Statkraft. Det vil så ta flere år å bygge et eventuelt fullskala anlegg.

Den 5. desember, to dager etter at forliket ble inngått, påpekte finansminister Siv Jensen (Frp) i Stortinget at "uten produksjon er det (derfor) ikke mulig å realisere økte omsetningskrav fremover.»

Det gjenstår å se hva som skjer med det ambisiøse forliket. Frem mot 2020 blir det avgjørende viktig å følge planens videre skjebne.

VEDLEGG:

Alle trykte artikler som PDF-filer og publiserte artikler i de fem avisene

Oslo, 13012018

Tron Strand, Hilde Øvrebekk Lewis, Sveinung Berg Bentzrød, Simen Granviken