



STORTINGET

Innst. 287 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:153 S (2017–2018)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Espen Stoknes, Else-May Botten og Espen Barth Eide om likebehandling av kjøretøy for avfallsbasert biogass med kjøretøy for elektrisitet og hydrogen

Til Stortinget

Bakgrunn

Følgende forslag fremmes i representantforslaget:

- «1. Stortinget ber regjeringen utrede og i forbindelse med statsbudsjettet 2019 legge fram forslag om en ordning for at kjøretøy utstyrt med motor som utnytter biogass som drivstoff (GA-skilter), likebehandles med kjøretøy som bruker elektrisitet (EL-skilter) eller hydrogen (HY-skilter), i form av redusert engangsavgift, fordeler ved bomringer og lokale parkeringsbestemmelser.
2. Stortinget ber regjeringen sikre at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.
3. Stortinget ber regjeringen klargjøre drivstoffhierarkiet, slik at biogassbilers klimanytte fremstilles på riktig måte i forhold til elektrisitet og hydrogen.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth

Eide, Hege Haukeland Liadal, Runar Sjøstad og Tove-Lise Torve, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund, Aase Simonsen og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Per Espen Stoknes, viser til Dokument 8:153 S (2017–2018).

Komiteen viser til at biogass løser flere miljøproblemer samtidig. Den reduserer klimagassutslippene i Norge, den bidrar til å redusere utslipp av lokal luftforurensning, og den kan redusere støyplager fra tunge kjøretøy. Det er et betydelig potensial for biogassproduksjon i årene som kommer. Komiteen mener derfor det er viktig at det legges til rette for økt produksjon og bruk av biogass i Norge. Biogass bør være en del av det pågående, langsiktige arbeidet med å omstille Norge til et lavutslippssamfunn.

Komiteen viser til at produksjon av biogass også bidrar til at ulike typer våtorganisk avfall blir en ressurs i stedet for et avfallsproblem. Det er de siste årene vedtatt betydelige bevilgninger til investering i og produksjon av biogass og anskaffelser av biogasskjøretøy gjennom ordninger som forvaltes av Enova. Fra 1. januar 2016 er det innført veibruksavgift på LPG (propan). Norge er også i dialog med ESA om å innføre veibruksavgift på naturgass. Det er viktig å understreke at biogass i hovedsak vil være aktuelt i deler av transportsektoren, i første omgang innen tungtransport, for busser og anleggsmaskiner.

Komiteen viser til at i dokumentforslaget bes regjeringen utrede og legge frem forslag som innebærer at kjøretøy som er utstyrt med motor som benytter biogass som drivstoff, likebehandles med elbiler i form av redusert engangsavgift. Under omtalen av bakgrunnen for forslaget fremgår det at dette kan gjøres ved å fjerne CO₂-komponenten i engangsavgiften for gassbiler som fyller biogass i Norge, samt å redusere vektavgiftsgrunnlaget med om lag 100 kg. Engangsavgiften beregnes i dag på bakgrunn av vekt samt utslipp av CO₂ og NO_x. CO₂-komponenten slår inn ved utslipp over 70 g/km, og det gis fradrag i engangsavgiften for kjøretøy med utslipp under dette.

Komiteen vil understreke behovet for å vurdere en klargjøring av biogassens plassering i drivstoffhierarkiet. En nyansering av drivstoffhierarkiet kan være å tydeliggjøre at avfallsbasert biogass er å anse som avansert biodrivstoff, at det pr. dags dato ikke eksisterer nullutslippskjøretøy i alle kjøretøysegmenter, og at biogass derfor kan være et godt alternativ særlig for tyngre kjøretøy.

Komiteen viser til forslag 3 i representantforslaget og peker på at det er naturlig at en slik helhetlig vurdering forankres i Stortinget. Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen klargjøre drivstoffhierarkiet, slik at biogassbilers klimanytte fremstilles på riktig måte. Stortinget ber regjeringen på egnet måte komme tilbake til Stortinget med denne klargjøringen.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at det i Nasjonal transportplan (2018–2029) legges til grunn en differensiert tilnærming til drivstoff og drivlinjer, der måltallene for nullutslippskjøretøy i hovedsak baserer seg på batteri- og brenselcelleteknologi. I forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport, som trådte i kraft 1. januar 2018, fastsettes det absolutte krav til utslipp av CO₂ og stoffer som bidrar til lokal luftforurensning. Flertallet viser til at energi- og miljøkravene i denne forskriften skal vurderes på nytt i 2018 i lys av den teknologiske utviklingen.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti, vil understreke viktigheten av at regjeringen legger til rette for en avgiftspolitik som fremmer produksjon, markedsutvikling og bruk av biogass som drivstoff. Biogass er en viktig klimaløsning, og produksjon og bruk er økende. Biogass bygger opp under prinsippene om sirkulær økonomi.

Dette flertallet vil understreke at biogasskjøretøyer er en viktig del av løsningen for å kutte utslipp fra transport. Biogass er et viktig element i grønn verdiskaping, også innenfor andre bransjer som for eksempel landbruk og havbruk. Klimanytten ved norsk biogassproduksjon har potensial til å overstige 100 pst., dersom den utnyttes riktig. Dette flertallet viser til at Stortinget har satt som mål at 30 pst. av husdyrgjødselen i Norge skal benyttes til biogassproduksjon innen 2020, og at det i dag foreløpig kun er Vestfold som har nådd dette målet.

Dette flertallet viser til at nullutslippsteknologi for busser er teknologi basert på el, hydrogen og biogass. En del fylker ligger mye lengre fremme enn andre, særlig Østfold og Vestfold. I Østfold går 80 pst. av busserne på biogass fra sommeren 2017, mens Vestfold også har en raskt økende andel biogassbusser basert på leveranser fra blant annet landbruket.

Dette flertallet ser utfordringen i at det også er mulig å benytte fossil LPG (propan) på kjøretøy med forbrenningsmotor. Det finnes biobaserte alternativer til LPG, men denne teknologien er foreløpig ikke kommersialisert som motordrivstoff. Bruk av komprimert metan og LPG på kjøretøy forutsetter ulike tekniske løsninger og kan ikke benyttes om hverandre. Komprimert metan kan produseres både av biomasse og fossil naturgass (CNG). Produktene vil være identiske, og det er svært vanskelig å skille dem fra hverandre. Dette flertallet viser til at en eventuell avgiftslettelse i utgangspunktet vil måtte gjelde kjøretøy som på registrerings-tidspunktet er godkjent for å benytte komprimert metan som drivstoff. Lettelsen kan i prinsippet gjøres betinget av at det bare benyttes biobasert metan på kjøretøyet. Dette forutsetter i så fall at det etableres et system for etterberegning av engangsavgift dersom vilkårene brytes.

Dette flertallet viser til at det altså vil være utfordrende å kontrollere om kjøretøyet faktisk benytter biogass, noe som er en forutsetning for at man kan gi biogasskjøretøy fordeler tilsvarende nullutslippskjøretøy når det gjelder engangsavgift, bompengetakster og parkeringsavgift. Naturgass brukes ofte som supplement til biogass på autogassanlegg og fyllestasjoner. Dette medfører at det kan være betydelig andel naturgass innblandet i biogassen. Et gasskjøretøy som fortrinnsvis benytter biogass, er dermed ikke uten videre et nullutslippskjøretøy på linje med et batteri- eller brenselcelleelektrisk kjøretøy. En mulig løsning er at fyllestasjonene sertifiseres i forkant, og at det stilles krav til drivstoffet der.

Dette flertallet mener regjeringen bør se på bruk av engangsavgiften som et verktøy for å stimulere til økt andel null- og lavutslippskjøretøy og innrette avgiftene slik at det lønner seg å velge miljøvennlige kjøretøyer, samtidig som avgiftene økes gradvis på fossile kjø-

retøyer og fossilt drivstoff. En forutsetning for å lykkes med 2025-målet er at det samtidig legges til rette for infrastruktur som gjør det mulig å velge nullutslippskjøretøyer over hele landet. Dette flertallet oppfordrer derfor regjeringen til å komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2019.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at forslaget i Dokument 8:153 (2017–2018) omhandler kjøretøy som benytter biogass. Disse medlemmer vil jobbe for at alle nye kjøretøyer er null- eller lavutslippskjøretøyer etter 2025. For å nå dette målet må det legges til rette for at det lønner seg å velge miljøvennlige kjøretøyer. Derfor vil disse medlemmer sørge for rammevilkår som bidrar til rask innføring av nullutslippskjøretøyer, og som gjør det lønnsomt å velge dem. Omstillingen til nullutslippsteknologi i transportsektoren er helt sentral for å redusere klimagassutslipp. I tillegg vil det være viktig for å redusere lokal luftforurensning i form av NO_x og partikler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne mener at en mer offensiv biogasspolitikk kan gi både miljøgevinster og varige grønne arbeidsplasser i store deler av landet. Hvis potensialet skal realiseres, bør det tas strukturelle grep for å skape lønnsomhet og forutsigbarhet i markedet for biogass og biogassbiler. Disse medlemmer viser til at innføringen av «elbilfordelene» er et av de mest vellykkede miljøtiltakene i norsk politisk historie. Å etablere et tilsvarende sett med fordeler for biogassbiler vil kunne gi den samme effekten for disse kjøretøyene. Disse medlemmer viser videre til representantforslaget, der det står:

«I dag er produksjonen av biogass i Norge rundt 600 GWh, og den forventes å øke til 1 TWh i 2020. Bransjeforeningene som samler produsenter (Avfall Norge) og distributører (Energigass Norge), mener at Norge realistisk sett kan og bør kunne produsere 10–12 TWh biogass basert på utnyttelse av ressursene i avfall fra det urbane rom, landbruk, skogbruk og havbruk. Dette kan dekke inntil 20 prosent av all innenlands veitransport. Dette tilsvarer da et potensial på 20 000 nye og varige arbeidsplasser og 27,6 mrd. kroner/år i bidrag til BNP.»

Disse medlemmer viser videre til representantforslaget der det blir redegjort for hvordan en målrettet satsing på biogass kan gi store klimagevinster, lite luftforurensning og utgjøre et viktig ledd i utviklingen av en sirkulær økonomi i Norge som knytter sammen transport-, energi- og landbrukssektoren.

Disse medlemmer vil understreke at det er helt avgjørende at gunstige vilkår for bruk av biogass ikke bidrar til økt bruk av forurensende fossil gass. Hvis reguleringene ikke tar høyde for dette, risikerer man f.eks. at senket engangsavgift på gassbiler bidrar til at elbil

mister konkurransekraft sammenliknet med biler som går på fossil gass. Disse medlemmer viser til at det finnes flere mulige metoder for å ivareta dette. Blant annet kan risikoen for bruk av fossilgass fjernes ved at bilkjøpere som nyter godt av fordeler som er beregnet på biogasskjøretøy, forplikter seg til å kun benytte biogass på bilen og at dette kontrolleres for eksempel gjennom en kvitteringsseddel. I tillegg må avgiftsregimet for drivstoff sikre at det alltid er lønnsomt å velge det miljøvennlige alternativet.

Disse medlemmer har merket seg at statsråden i sitt brev til komiteen 6. april 2018 peker på ulike problemstillinger og mulige løsninger på utfordringen ved å skille mellom fossilgass og biogass. Disse medlemmer vil derfor understreke at det er nødvendig med en utredning av hvordan sikre kontrollsystemer kan etableres før «elbilfordeler» for biogassbiler etableres i Norge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag.

«Stortinget ber regjeringen utrede – og i forbindelse med statsbudsjettet 2019 – legge fram forslag om en ordning for at kjøretøy utstyrt med motor som utnytter biogass som drivstoff (GA-skilte), likebehandles med kjøretøy som bruker elektrisitet (EL-skilte) eller hydrogen (HY-skilte), i form av redusert engangsavgift, fordeler ved bomringer og lokale parkeringsbestemmelser.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.»

Biogass i offentlige anskaffelser

Komiteen mener det er viktig at det nå utarbeides en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren. Planen må blant annet berøre ladeinfrastruktur for el- og fyllestasjoner for hydrogen og biogass som samsvarer med måltallene om nullutslippskjøretøy frem mot 2030. Disse medlemmer mener at nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass. Derfor bør også regjeringen vurdere en handlingsplan for utbygging av biogass i Norge.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, som legger til grunn en differensiert tilnærming til drivstoff og drivlinjer, der måltallene for nullutslippskjøretøy i hovedsak baserer seg på batteri- og brenselcelleteknologi. Det er derfor ikke hensiktsmessig at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser i stort skal sidestille biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene. Disse medlemmer viser til at selv om biogass hovedsakelig ikke likestilles med elektrisitet og hydrogen, er biogass et klimavennlig og

godt alternativt drivstoff, særlig for tyngre kjøretøy. Regjeringen satte derfor et mål i Nasjonal transportplan om at alle nye bybussar i 2025 skal være nullutslippskjøretøy eller benytte biogass. For dette segmentet vil offentlige anskaffelser være av betydning.

Disse medlemmer viser til forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport, som trådte i kraft 1. januar 2018, og som fastsetter absolute krav til utslipp av CO₂ og stoffer som bidrar til lokal luftforurensning. Regjeringen har besluttet at energi- og miljøkravene i denne forskriften skal vurderes på nytt i 2018 i lys av den teknologiske utviklingen. I den prosessen vil regjeringen foreta en helhetlig vurdering hvor også biogass inngår.

Drivstoffhierarkiet

Komiteen mener det er grunn til å vurdere klargjøring eller nyansering av biogassens plassering i drivstoffhierarkiet. En nyansering av drivstoffhierarkiet kan være å tydeliggjøre at avfallsbasert biogass er å anse som avansert biodrivstoff, at det pr. dags dato ikke eksisterer nullutslippskjøretøy i alle kjøretøysegmenter, og at biogass derfor kan være et godt alternativ særlig for tyngre kjøretøy.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til Stortingets behandling av Klimameldingen, jf. Innst. 253 S (2017–2018), hvor regjeringen bes ta initiativ til et samarbeid med biogassbransjen om å etablere en bransjenorm for biogass for å dokumentere klimanytten av norsk biogass og til bruk for Miljødirektoratet i rapporteringen av biodrivstoff.

Disse medlemmer viser til at etter hvert som det kommer opp en anleggsstruktur med biogassanlegg, er det naturlig å etablere regionale oppgraderingsanlegg for flytende biogass til drivstoff. Fram mot 2030 vil det også kunne utvikle seg et marked for biokull, som gjør at de små biogassanleggene også kan få økt effekt med biomasse fra deler av trestokken som i dag ikke utnyttes. Disse medlemmer mener at satsing på biogass i landbruket må være en del av en helhetlig satsing og strategi for biogass i Norge.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener potensialet for produksjon og bruk av biogass er stort. Mange sentrale virkemidler er allerede på plass. Disse medlemmer viser til at regjeringen vil innføre veibruksavgift på naturgass når ordningen for veibruksavgiftsfritak for naturgass og LPG som benyttes som supplement til biogass, er på plass.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede – og i forbindelse med statsbudsjettet 2019 – legge fram forslag om en ordning for at kjøretøy utstyrt med motor som utnytter biogass som drivstoff (GA-skilte), likebehandles med kjøretøy som bruker elektrisitet (EL-skilte) eller hydrogen (HY-skilte), i form av redusert engangsavgift, fordele ved bomringer og lokale parkeringsbestemmelser.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Stortinget ber regjeringen klargjøre drivstoffhierarkiet, slik at biogassbilers klimanytte fremstilles på riktig måte. Stortinget ber regjeringen på egnet måte komme tilbake til Stortinget med denne klargjøringen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 15. mai 2018

Ketil Kjenseth

leder

Lene Westgaard-Halle

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Klima- og miljødepartementet v/statstråd Ola Elvestuen til energi- og miljøkomiteen, datert 6. april 2018****Representantforslag - Dokument 8:153 S (2017-2018) om likebehandling av kjøretøy for avfallsbasert biogass med kjøretøy for elektrisitet og hydrogen**

Jeg viser til brev 8. mars 2018 med anmodning om utredning av følgende representantforslag:

1. Stortinget ber regjeringen utrede og i forbindelse med statsbudsjettet 2019 legge fram forslag om en ordning for at kjøretøy utstyrt med motor som utnytter biogass som drivstoff (GA-skilte) likebehandles med kjøretøy som bruker elektrisitet (EL-skilte) eller hydrogen (HY-skilte), i form av redusert engangsavgift, fordelere ved bomringer og lokale parkeringsbestemmelser.
2. Stortinget ber regjeringen sikre at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitet- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.
3. Stortinget ber regjeringen klargjøre drivstoffhierarkiet, slik at biogassbilers klimanytte fremstilles på riktig måte i forhold til elektrisitet og hydrogen.

Biogass til erstatning for fossile brenslere bidrar til å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensing. Produksjon av biogass bidrar også til at ulike typer våtorganisk avfall blir en ressurs i stedet for et avfallsproblem. Regjeringen har derfor en rekke virkemidler for å øke markedet for biogass. Det er vedtatt betydelige bevilgninger til investering i og produksjon av biogass og anskaffelser av biogasskjøretøy gjennom ordninger som forvaltes av Enova. I januar i år ble det kjent at Enova bevilget til sammen 151 millioner kroner til VEAS (Vestfjorden Avfallsselskap) og Greve Biogass i Tønsberg. Det er innført en ordning som forvaltes av Innovasjon Norge, som gir støtte til bedrifter som ønsker å investere i biogassanlegg og eiere av biogassanlegg som vil teste ut nye substratkombinasjoner. Fra 1. januar 2016 er det innført vegbruksavgift på LPG (propan). Regjeringen vil også innføre vegbruksavgift på naturgass, når vi får på plass en ordning for veibruksavgiftsfritak for naturgass og LPG som benyttes som supplement til biogass. Denne saken er vi i dialog med ESA om. Videre gis det også støtte over jordbruksavtalen til transport av husdyrgjødsel til biogassanlegg. I mai dette året vil jeg få gleden av å åpne landets første offentlige fyllestasjon for biogass. Denne er finansiert blant annet med tilskudd fra Miljødirektoratets klimasatsmidler. Det finnes i dag 40 produksjonsanlegg for biogass i Norge.

Jeg mener derfor regjeringen har virkemidler for produksjon og omsetning av biogass som virker. Det er

imidlertid viktig å understreke at biogass vil være aktuelt i bare deler av transportsektoren, i første omgang innen tungtransport, for busser og anleggsmaskiner. I tråd med ambisjonene i Nasjonal transportplan skal vi øke bruken av biogass særlig for bybusser.

1. Likebehandling av kjøretøy

I forslaget bes regjeringen utrede og legge frem forslag som innebærer at kjøretøy som er utstyrt med motor som benytter biogass som drivstoff likebehandles med elbiler i form av redusert engangsavgift. Under omtalen av bakgrunnen for forslaget fremgår det at dette kan gjøres ved å fjerne CO₂-komponenten i engangsavgiften for gassbiler som fyller biogass i Norge, samt å redusere vektavgiftsgrunnlaget med om lag 100 kg. Et slikt fradrag i vektavgiftsgrunnlaget er ment å reflektere vekten av gasstanken og annet utstyr knyttet til gassdriften.

Engangsavgiften beregnes i dag på bakgrunn av vekt, samt utslipp av CO₂ og NO_x. CO₂-komponenten slår inn ved utslipp over 70 g/km, og det gis fradrag i engangsavgiften for kjøretøy med utslipp under dette. Dersom CO₂-verdien settes til null og det gis et fradrag i vektkomponenten vil forslaget innebære at lette biler vil gå klar av engangsavgiften, mens større biler får en vesentlig avgiftsreduksjon.

Forslaget omhandler kjøretøy som benytter biogass. Jeg forstår dette som en henvisning til komprimert metan produsert av biomasse. Det er også mulig å benytte fossil LPG (propan) på kjøretøy med forbrenningsmotor. Det finnes biobaserte alternativer til LPG, men denne teknologien er foreløpig ikke kommersialisert som motordrivstoff. Bruk av komprimert metan og LPG på kjøretøy forutsetter ulike tekniske løsninger og kan ikke benyttes om hverandre.

Komprimert metan kan produseres både av biomasse og fossil naturgass (CNG). Produktene vil være identiske, og det er ikke praktisk mulig å skille dem fra hverandre. En eventuell avgiftslettelse vil i utgangspunktet måtte gjelde kjøretøy som på registreringstidspunktet er godkjent for å benytte komprimert metan som drivstoff. Lettelsen kan i prinsippet gjøres betinget av at det bare benyttes biobasert metan på kjøretøyet. Dette forutsetter i så fall at det etableres et system for etterberegning av engangsavgift dersom vilkårene brytes. En slik ordning vil være krevende å få på plass i praksis og det vil ikke være mulig å føre kontroll med en slik ordning.

Personkjøretøy og varebiler som benytter komprimert metan som drivstoff vil gjennomgående også kunne drives på bensin. Kjøretøyene er i så fall utstyrt med to drivstoffsystemer som forsyner den samme motoren med henholdsvis gass og bensin.

Det vil altså være store vanskeligheter med å kontrollere om kjøretøyet faktisk benytter biogass, noe som er en forutsetning for at man kan gi biogasskjøretøy fordeler tilsvarende nullutslippskjøretøy når det gjelder engangsavgift, bompengetakster og parkeringsavgift.

Leveransene av biogass er usikre. Naturgass brukes derfor ofte som supplement til biogass på autogassanlegg og fyllestasjoner. Dette medfører at det kan være betydelig andel naturgass innblandet i biogassen. Et gasskjøretøy som fortrinnsvis benytter biogass er dermed ikke uten videre et nullutslippskjøretøy på linje med et batteri- eller brenselcelleelektrisk kjøretøy. Det vil innføres fritak for veibruksavgift for naturgass og LPG som benyttes som supplement til biogass så snart godkjenning fra ESA foreligger. Fritaket, som er ment å bygge oppunder biogassmarkedet, vil gjelde naturgass og LPG som utgjør inntil 50 pst. av den samlede leveransen av gass (biogass og naturgass/LPG).

Provenyvirkningen av forslaget avhenger av ulike faktorer, blant annet hvilke kjøretøy som erstattes av biogasskjøretøy. Det kan ikke uten videre legges til grunn at kjøperne av biler som kan benytte biogass alternativt ville valgt el- og hydrogenbiler, slik forslagsstillerne synes å gjøre. Dersom en likevel skulle legge dette til grunn vil forslaget ikke gi noen reduksjon av utslipp siden el- og hydrogenbilene har null utslipp. Videre vises til at regjeringen i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 la til grunn måltall om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, er betingelser som ligger til grunn for måltallene. Insentiver som gjør biler som kan benytte både biodrivstoff og fossile drivstoff, slik som gassbiler, mer konkurransedyktige i forhold til el- og hydrogenbiler vil gjøre det vanskeligere å oppnå disse måltallene.

Det vurderes på denne bakgrunn ikke som hensiktsmessig å be regjeringen om å fremme et forslag om redusert engangsavgift, bompengetakst og parkeringsavgift for kjøretøy som benytter biogass som drivstoff.

2. Biogass i offentlige anskaffelser

Når det gjelder spørsmål to, vil jeg understreke at vi i Nasjonal transportplan 2018–2029 legger til grunn en differensiert tilnærming til drivstoff og drivlinjer, der

måltallene for nullutslippskjøretøy i hovedsak baserer seg på batteri- og brenselcelleteknologi. Jeg mener derfor det ikke er hensiktsmessig at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser i stort skal sidestille biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene. Selv om biogass hovedsakelig ikke likestilles med elektrisitet og hydrogen, er biogass et klimavennlig og godt alternativt drivstoff, særlig for tyngre kjøretøy. Derfor satte regjeringen et mål i NTP om at alle nye bybusser i 2025 skal være nullutslippskjøretøy eller benytte biogass. For dette segmentet vil offentlige anskaffelser være av betydning.

Forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport som trådte i kraft 1. jan 2018 fastsetter absolutte krav til utslipp av CO₂ og stoffer som bidrar til lokal luftforurensning. Regjeringen har besluttet at energi- og miljøkravene i denne forskriften skal vurderes på nytt i 2018 i lys av den teknologiske utviklingen. I den prosessen vil regjeringen foreta en helhetlig vurdering hvor også biogass inngår.

Forskriften om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport er den nasjonale implementeringen av EU-direktiv 2009/33/EF. Som en del av Mobilitetspakken 2 la Kommisjonen 8. nov. 2017 frem et forslag om revisjon av direktiv 2009/33/EF om fremming av rene og energieffektive kjøretøy til veitransport for å bygge opp under lavutslippsmobilitet. Formålet med forslaget er å forsterke betydningen av offentlige anskaffelser for markedsintroduksjonen av rene og energieffektive kjøretøy. Når revisjonen av direktivet er vedtatt, vil regjeringen ta stilling til om direktivet skal tas inn i EØS-avtalen.

3. Drivstoffhierarkiet

Jeg er enig med forslagsstillerne i at det kan være grunn til å vurdere klargjøring eller nyansering av biogass sin plassering i drivstoffhierarkiet, og vil ha dialog med Miljødirektoratet om dette. En nyansering av drivstoffhierarkiet kan være å tydeliggjøre at avfallsbasert biogass er å anse som avansert biodrivstoff, at det pr. dags dato ikke eksisterer nullutslippskjøretøy i alle kjøretøysegmenter, og at biogass derfor kan være et godt alternativ særlig for tyngre kjøretøy. Avansert biodrivstoff står som kjent under nullutslippsteknologi i dagens pyramide, men over konvensjonelt biodrivstoff. En forklaring og begrunnelse for prinsippene som ligger bak drivstoffpyramiden kan med fordel utdypes ytterligere.

Potensialet for produksjon og bruk av biogass er stort. Mange sentrale virkemidler er allerede på plass og regjeringen vil innføre veibruksavgift på naturgass, når vi får på plass en ordning for veibruksavgiftsfritak for naturgass og LPG som benyttes som supplement til biogass. Jeg vil avslutningsvis nevne at i 2018 skal pilotord-

ningen for biogass, som Innovasjon Norge administrerer, evalueres. Miljødirektoratet har i år også levert en utredning om virkemidler for økt bruk av biogass, som departementet nå følger opp.

