



STORTINGET

Innst. 468 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:231 S (2020–2021)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Gisle Meininger Saudland og Terje Halleland om å fjerne de statlige barrierene for økt produksjon og bruk av biogass

budsjett 2021 for å bidra til å utvikle biogassnæringen i Norge.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å sikre en enhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippsteknologi samt umiddelbart forenkle Enovas ordning for støtte til fyllestasjoner og innkjøp av tyngre kjøretøy med biogass som drivstoff.
2. Stortinget ber regjeringen innføre et obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2022.
3. Stortinget ber regjeringen om å endre bruken av begrepet nullutslipp i alle statlige målsettinger og planer til nullutslipp og biogass, dette i den hensikt å likestille biogass med elektrisitet og hydrogen, og det skal gjelde allerede vedtatte og fremtidige planer.
4. Stortinget ber regjeringen om å ta initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette i forbindelse med revidert nasjonal-

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Else-May Norderhus og Runar Sjøstad, 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 Representantforslag 231 S (2020–2021) fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Gisle Meininger Saudland og Terje Halleland om å fjerne de statlige barrierene for økt produksjon og bruk av biogass.

Komiteen mener at det er et betydelig potensial og behov for å øke produksjonen og forbruket av biogass i Norge. Komiteen viser til at biogass kan lages av blant annet matavfall, slam fra oppdrettsanlegg, avløps- og organisk avfall fra industrien. Biogass har mange bruksområder, blant annet som drivstoff for tungtransport og ferger, og som erstatning for fossil energi i en del industrielle prosesser. Biogjødsel er et produkt fra

biogassproduksjon som kan gi forbedret lønnsomhet i biogassnæringen når det brukes til jordforbedring. Biogjødsel erstatter fossil kunstgjødsel, tilbakefører karbon og næringsstoffer og gir dermed over tid bedre jordkvalitet.

Biogass er derfor viktig i omstillingen til et lavutslippssamfunn, og viktig i overgangen til en mer sirkulær økonomi.

Komiteen viser til at det har kommet inn 11 skriftlige innspill til komiteen i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:231 S (2020–2021), der et klart flertall av disse støtter hovedinnholdet i representantforslaget.

Komiteen viser for øvrig til brev fra statsråd Sveinung Rotevatn datert 26. april 2021. Brevet er vedlagt innstillingen.

Komiteen mener at bærekraftig biogass er viktig for å redusere klimautslipp spesielt for skip og tungtransport der det ikke er utviklet modent nullutslipp drivstoff. Biogass er klimasmart og sirkulært, men verdikjedene og markedene må utvikles.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at norsk biogass er en moden løsning som vil redusere klimautslippene umiddelbart. Det er derfor avgjørende å utnytte potensialet. Produksjon og omsetning av biogass er en fremtidsnæring. Det unike med biogass er at det er en verdikjede med klimagevinst i alle ledd. Biogass er ikke en konkurrent til el og hydrogen, men et supplement. For veitransport er det i dag flere produsenter av moderne biogasslastebiler, som for eksempel Iveco, Scania og Volvo Trucks. Det er etablert og under etablering biogassanlegg i hele landet. Det er mye nyskaping i produksjonsprosessene. RENEVO AS har blant annet brukt kunnskap fra leverandørindustrien og redusert energibehovet med 35 pst. Veas er Norges største renseanlegg for avløpsvann og har som mål å omdanne ressursene i avløpsvannet til nye verdifulle produkter og slik at de innen 2040 skal skape nok inntekter til å utligne alle avløpsgebyr. I disse dager er det på høring en forskrift som pålegger husholdninger og næringsliv å sortere alt biologisk avfall. Biogassproduksjon er en økonomisk måte å gjenbruke avfallet på, men da må det være et marked for bruk av biogassen.

Flertallet viser til at disse partier i behandlingen av klimameldingen derfor har foreslått et veikart som kan identifisere barrierer og foreslå incentiver og tiltak for å få opp produksjonen og skape nye arbeidsplasser.

Flertallet viser til at bransjen mener det er et potensial for å øke produksjonen til 10 TWh årlig fra 2030.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senter-

partiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at bransjen mener det er potensial for 16 000 arbeidsplasser dersom det satses målrettet. Biogass er etterspurt i maritim sektor, og LNG kan erstattes med flytende biogass. Gass og biogass i flytende form har lik klimaeffekt, men den flytende gir mye bedre rekkevidde og bør derfor prioriteres. I dag eksporteres mye av avfall og biomasse fra skogbruk til våre naboland. Dette flertallet viser til at i dag går norske energirike avfallsstrømmer fra våtorganisk avfall (mat) og fiskeindustri (fiskeensilasje) til Danmark for behandling i danske biogassanlegg. Det bør være et mål å behandle disse avfallsstrømmene i regionene de oppstår. I Danmark gis det direkte produksjonsstøtte, i Sverige bruksstøtte og i Norge en kombinasjon av investeringsstøtte til produksjonsanlegg og støtte til bruk. I dag selges dansk biogass rimeligere i Sverige, og Sverige vurderer nå å innføre produksjonsstøtte.

Dette flertallet etterlyser en mer offensiv holdning fra regjeringen for å harmonisere støtteordningen med våre naboland for å støtte opp under lokal produksjon og unngå unødvendig transport av avfall.

Dette flertallet viser til at skal biogass bli et attraktivt alternativ, må det utarbeides en plan for fyllestasjoner i havner og langs de viktigste transportårene for gods.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at en av de viktigste årsakene til at mange transportører ikke investerer mer i biogasskjøretøy er mangel på infrastruktur for fyllestasjoner for biogass langs de viktigste transportkorridorene. I dag er det 25 offentlige og 9 private fyllestasjoner for biogass for tungtransport i Norge. For flytende biogass til veitransport er det kun tre fyllestasjoner og alle er lokalisert på Østlandet. Infrastrukturen på kontinentet er godt utbygd. Sverige og Finland har gode erfaringer med at markedet for biogass vokser så snart infrastrukturen er på plass. Bransjen mener det ikke er økonomien i Enovas støtteprogram som hindrer etablering, men kravet om å identifisere brukere konkret for å få støtte. Flertallet mener det er mer hensiktsmessig at utbygger av fyllestasjoner selv må vurdere risiko. Flertallet mener fylkeskommuner i samarbeid med stat og kommuner bør utarbeide forslag til lokalisering av felles fyllestasjoner for ulike lavutslipps energibærere både til lands og i sentrale godshavner. Flertallet viser til blant annet Representantforslag 142 S (2019–2020) om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner. Flertallet er positive til omsetningskrav for biodrivstoff til anleggsbransjen og skip. Gradvis økt omsetningskrav bør være

et hovedgrep, men i tillegg er det viktig med incentiv til kommuner, fylkeskommuner og andre for å etterspørre høyinnblandet biodrivstoff. Denne utfordringen kan løses ved at det i produktforskriftens § 3-3 presiseres at anskaffelser av høyinnblandet biodrivstoff ikke skal kunne regnes med i det til enhver tid gjeldende omsetningskravet. Flertallet har i Innst. 325 S (2020–2021) til Klimameldingen stilt krav om at all bynær busstrafikk skal gå på nullutslippsløsninger eller biogass innen 2028. For å støtte opp under innovasjon bør løsningene være teknologinøytrale. Enovas støtteordninger for tunge biogasskjøretøy og anleggs- og skogsmaskiner bør også økes. Flertallet mener at biodrivstoff med høy avskogingsrisiko ikke skal kunne brukes til å oppfylle omsetningskravet og viser til at EU har slått fast at palmeolje og soya er de to råstoffene med høyest avskogingsrisiko.

Flertallet er positiv til forslaget om å likebehandle biogasskjøretøy med nullutslippskjøretøy, og mener det vil bidra til å redusere merkostnaden og risiko ved investering i biogasskjøretøy. Det bør vurderes om det skal gjelde for alle områder med byvekstavtaler. Det er helt avgjørende at typen biogass defineres klart og kan dokumenteres. Begrepet nullutslipp fungerer i dag som en barriere eller usikkerhetsfaktor når biogass ikke går inn under betegnelsen nullutslipp. Det er de sirkulære egenskapene til en energiform som bør være utgangspunktet for klimaeffekten, herunder livssyklus og ikke punktutslippet. Definisjonen må også omfatte energiløsninger som har negative utslipp i form av karbonfangst CCU. Den egenskapen har biogass. Flertallet ber om at dette blir vurdert i en oppdatert definisjon av energiløsninger slik at det offentlige kan være tydeligere på den reelle klimaeffekten i sine anbud.

Flertallet mener det er viktig at Norge har en offensiv holdning overfor EU for å sikre en utvikling av taksonomien som likestiller bærekraftig biogass med el og hydrogen.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, vil understreke viktigheten av biogass som en del av løsningen for å kutte utslippene, men også for å utnytte ressursene på en sirkulær måte. Særlig gjelder dette i tungtransporten, anleggssektoren, landbruk og i maritim sektor.

Dette flertallet mener det er svært viktig å legge til rette for økt produksjon og bruk av biogass gjennom de generelle og sektorspesifikke virkemidlene i klima- og miljøpolitikken. Dette flertallet fremhever at den varslede opptrappingen av CO₂-avgiften gjør biogass mer konkurransedyktig.

Videre mener dette flertallet at infrastruktur er avgjørende for at produksjon og bruk av biogass i Norge kan ha så stor effekt som ønsket i den grønne omstillingen. Dette flertallet viser til uttalelser fra aktører

som Biogass Norge og Energigass Norge som mener at det bør etableres flere fyllestasjoner langs viktige transportårer i landet. Dette flertallet viser til viktigheten av å legge til rette for nettopp infrastruktur for biogass slik at det skapes forutsigbarhet og motivasjon for at ulike aktører skal investere i biogass.

Dette flertallet gleder seg over at St1 nylig varslet at de går inn i biogassmarkedet i Norge, og at sammen med Nor-log Gruppen og Knapphus Energi blir St1 Norge med på et trepartssamarbeid som skal bygge et nasjonalt nettverk av fyllerpunkter for biogass i Norge. Selskapet som nå skal bygge infrastruktur for biogass i Norge, er et samarbeid mellom tungtransportaktøren Nor-log Gruppen som har kjøpt gassdrevne lastebiler, og som trenger et robust nettverk av fyllerpunkter til sine tunge kjøretøy, og St1.

Dette flertallet viser til at biogass også kan erstatte naturgass i sjøfart og industri. Biogass blir i dag mest brukt i segmenter der det finnes få eller ingen alternativer til fossile drivstoff. Foreløpig gjelder det de tyngre kjøretøyene på veiene, men vi ser også en økende interesse i sjøfarten. Den store utfordringen er pris. Biogass er dyrere enn diesel for bilene, og mye dyrere enn diesel eller naturgass i sjøfarten. Utslippene fra innenriks sjøfart og fiske skal halveres innen 2030, sammenlignet med 2005. Dette flertallet viser til at regjeringen tar sikte på å innføre krav og kriterier om lav- og nullutslipp i flere fartøysegmenter der det ligger til rette for det. Dette gjelder for nye fergeanbud i løpet av 2023, servicefartøy i havbruksnæringen med trinnvis innfasing og start i løpet av 2024, og nye hurtigbåtanbud i løpet av 2025, samt vurderer inkludering av biogass i et omsetningskrav i innenriks skipsfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av Enova som klimavirkemiddel og at de over flere år støttet produksjon av biogass, kjøretøy og tilhørende infrastruktur for å bruke biogass. Det gis også støtte til teknologiutvikling og produksjon av biogass. Enova har siden 2014 gitt støtte på til sammen 430 mill. kroner til produksjon av biogass i Norge. Samtidig er det viktig at det ikke nå bremses opp i satsingen på biogass, og at Enova fortsetter å satse på nettopp infrastruktur og tyngre kjøretøy. Samtidig er det viktig å understreke at også ordningen Klimasats kan støtte infrastruktur til kommuner som ønsker å satse på biogass i kollektivtrafikken. De støtter også forstudier og utredninger knyttet til lokalt biogasspotensial. Disse medlemmer mener tiden er moden for å sikre biogasskjøretøy likebehandling med nullutslippskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har økt tilskuddene til levering av husdyrgjødsel til biogassanlegg gjennom jordbruksavtalen 2020–2021. Det sti-

mulerer både til at mer husdyrgjødsel inngår i biogassproduksjon og til økt produksjon av biogass. Produksjonen har også økt i Norge de siste årene, men den er likevel på et lavere nivå enn i våre naboland. Samtidig er det identifisert et potensial for ny biogassproduksjon i Norge frem mot 2030 som tilsvarer omtrent en firedobling fra dagens produksjonsnivå. Disse medlemmer har merket seg at investeringsstøtte fra Enova til storskala biogassproduksjon er det primære virkemiddelet for økt biogassproduksjon, og at denne støtten har bidratt til flere investeringsbeslutninger for ny eller utvidet biogassproduksjon. Støtteprogrammene for innovasjon via Innovasjon Norge og Enova er også viktige for økt biogassproduksjon. Samtidig merker disse medlemmer seg at det norske støttesystemet for biogassproduksjon er noe uoversiktlig og mener regjeringen bør se på en strømlinjeforming av systemet, og eventuelt en justering av støttesystemet for biogass. Disse medlemmer er glade for at regjeringen ved flere anledninger har økt satsen for levering av husdyrgjødsel til produksjon av biogass og mener det bør gjøres igjen for å stimulere til økt produksjon og leveranse av biogass fra mindre leverandører, som gårdsanlegg.

For at Norge skal kunne utnytte potensialet i produksjon og bruk av biogass, både hva gjelder reduksjon i klimagassutslipp og næringsutvikling, mener disse medlemmer at det er viktig at rammevilkårene for norskprodusert biogass utvikles kontinuerlig. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til anmodningsvedtaket i statsbudsjettet for 2021:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021, vurdere om det kan etableres ytterligere incentivordninger for produksjon av biogass i Norge.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, vil fremheve at biogass er både avfallshåndtering, ressursutnyttelse og energi-produksjon. Flertallet viser til at potensialet for produksjon av biogass i Norge er svært stort, men at man er avhengig av et marked som sørger for å utløse muligheten for større bruk av biogass.

Det er fra regjeringen pekt på innfasing av null- og lavutslippskjøretøy frem mot 2030. Flertallet mener vi raskt og effektivt kan kutte utslipp i transportsektoren. Flertallet viser til at biogass her vil kunne spille en viktig rolle. Flertallet fremholder at det vil kreve en helhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy. Flertallet vil peke på at den største hindringen per i dag er mangel på infrastruktur. Flertallet mener vi har behov for et nasjonalt nettverk av fyllestasjoner før transportører har mulighet til å investere i biogasskjøretøy.

En annen barriere for økt bruk av biogass mener flertallet er manglende likebehandling av biogasskjøretøy med nullutslippskjøretøy i alle landets bomstasjoner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at den statlige støtteordningen gjennom Enova må både prioritere utbygging av infrastruktur for biogass og fyllestasjoner. Dette må være uavhengig av om det søkes støtte for kjøretøy knyttet til den aktuelle fyllestasjonen.

Disse medlemmer mener at rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden bør harmoniseres for å bidra til utviklingen av biogassnæringen i Norge.

Disse medlemmer påpeker at nullutslippskjøretøy blir av de fleste myndighetspersoner eller politikere brukt som et bedre alternativ enn bensin- og dieselkjøretøy. Biogassen som i dag ikke blir regnet som nullutslipp, ref. statsråd Sveinung Rotevatns svar 5. mars 2021 på skriftlig spørsmål fra Terje Halleland, vil derfor møte mange barrierer som for eksempel støtte til nullutslippstiltak. Disse medlemmer mener krav om, eller støtte til nullutslipp som ikke inkluderer biogass, vil virke mot sin hensikt når man ønsker en hurtig overgang fra fossile drivstoff til klimanøytrale alternativ innen lang- og tungtransport. Disse medlemmer mener derfor man snarest mulig bør legge til rette for det alternativet som er tilgjengelig, nemlig biogass fra egne avfallsressurser.

Disse medlemmer mener at vi bør ha en teknologinøytral tilnærming til ulike energibærere, og biogass bør klassifiseres på linje med elektrisitet og hydrogen.

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å sikre en enhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippsteknologi, og i tillegg legge til rette for en raskere søknadsprosess for gassdistributørene som søker om investeringsstøtte til fyllestasjoner hos Enova, samt umiddelbart forbedre Enovas støtteordning til fyllestasjoner og innkjøp av tyngre kjøretøy med biogass som drivstoff.»

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart forenkle søknadsprosessen for støtte til biogasskjøretøy, etter modell for støtte til tunge elektriske kjøretøy, hvor Enova lover en enkel søknadsprosess med raskt svar.»

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre likebehandling av biogasskjøretøy med nullutslippskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2022.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å endre bruken av begrepet nullutslipp i alle statlige målsettinger og planer til nullutslipp og biogass, dette i den hensikt å likebehandle biogass med elektrisitet og hydrogen, og denne begrepsbruken skal gjelde allerede vedtatte og fremtidige planer.»

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å ta initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette for å bidra til å utvikle biogassnæringen i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet deler forslagsstillernes syn på at biogass ikke har vært viet like mye oppmerksomhet i overgangen til kjøretøy som driftes på lav- og nullutslippsteknologi. Disse medlemmer er videre enige i at det ligger noen regulatoriske barrierer før biogass kan sidestilles med annen lav- og nullutslippsteknologi. Disse medlemmer vil peke på at Senterpartiet i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 13 (2020–2021), jf. Innst. 325 S (2020–2021) uttrykte det gjennom merknader og en rekke forslag, som til dels må kunne sies å være sammenfallende med dette forslaget. Disse medlemmer mener derfor at biogass er nøye behandlet og omtalt under behandlingen av Klimaplan for 2021–2030, og at intensjonen og de fleste forslagene er vel ivarettet i den forbindelse. Disse medlemmer vil likevel støtte forslagene.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding III og V fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding I, II og IV fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å sikre en enhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippsteknologi, og i tillegg legge til rette for en raskere søknadsprosess for gassdistributørene som søker om investeringsstøtte til fyllestasjoner hos Enova, samt umiddelbart forbedre Enovas støtteordning til fyllestasjoner og innkjøp av tyngre kjøretøy med biogass som drivstoff.

II

Stortinget ber regjeringen umiddelbart forenkle søknadsprosessen for støtte til biogasskjøretøy, etter modell for støtte til tunge elektriske kjøretøy, hvor Enova lover en enkel søknadsprosess med raskt svar.

III

Stortinget ber regjeringen sikre likebehandling av biogasskjøretøy med nullutslippskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2022.

IV

Stortinget ber regjeringen om å endre bruken av begrepet nullutslipp i alle statlige målsettinger og planer til nullutslipp og biogass, dette i den hensikt å likebehandle biogass med elektrisitet og hydrogen, og denne begrepsbruken skal gjelde allerede vedtatte og fremtidige planer.

V

Stortinget ber regjeringen om å ta initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette for å bidra til å utvikle biogassnæringen i Norge.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 18. mai 2021

Ketil Kjenseth

leder

Per Espen Stoknes

ordfører



**DET KONGELEGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT**

Statsråden

Energi og miljøkomiteen Stortinget
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref
MH/imv

Vår ref
21/1265-

Dato
26. april 2021

Vurdering av representantforslag 231 S om å fjerne dei statlege barrierane for auka produksjon og bruk av biogass

Eg viser til representantforslag 231 S (2020-2021) frå stortingsrepresentantane Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Gisle Meininger Saudland og Terje Halleland om å fjerne dei statlege barrierane for auka produksjon og bruk av biogass.

Regjeringa legg til rette for auka produksjon og bruk av biogass gjennom dei generelle og dei sektorspesifikke verkemidla i klimapolitikken. I Meld. St. 13 (2020-2021) la regjeringa fram ein klimaplan som inneber at rammevilkåra for ulike låg- og nullutsleppsløysingar kjem til å bli betre. Den varsla opptrappinga av CO₂-avgifta til 2000 kroner per tonn kan gjere biogass meir konkurransedyktig mot fossile alternativ. Regjeringa tar sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff til skipsfart, og vurderer om bruk av biogass bør inngå i kravet.

Forslag 1: "Stortinget ber regjeringa følge opp Stortingets vedtak om å sikre en enhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippsteknologi samt umiddelbart forenkle Enovas ordning for støtte til fyllestasjoner og innkjøp av tyngre kjøretøy med biogass som drivstoff."

Eg viser til Stortinget si handsaming av Meld. St. 13 (2020-2021), jf. Innst. 325 S (2020-2021) der Stortinget 13. april fatta vedtak 792 "Stortinget ber regjeringa sikre utbygging av en helhetlig infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy". Samferdselsministeren har hovudansvaret for å følgje opp vedtaket.

Regjeringa vil først og fremst følge opp dette vedtaket gjennom å byggje på allereie eksisterande verkemiddel. Som stadfesta i regjeringa sin handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren legg regjeringa opp til at utbygginga av offentleg tilgjengeleg lade- og fylleinfrastuktur skal vere marknadsbasert, men at staten gjennom Enova skal bidra der det ikkje er kommersielt lønsamt å byggje ut.

Det er framleis stader i Noreg der det manglar nødvendig lade- og fylleinfrastuktur, mellom anna fordi det ikkje løner seg for kommersielle aktørar å etablere seg. Her bidreg Enova med økonomisk støtte for å skape grunnlag for kommersiell drift.

Framover vil behovet for lade- og fylleinfrastuktur bli påverka av talet på køyretøy som nyttar null- og lågutsleppsteknologi og kva behov desse har. Til dømes blir batteria og rekkjevidda på nye elbilar stadig betre, og gradvis fleire ladar bilen heime.

Som vidare oppfølging av vedtaket vil regjeringa oppdatere kunnskapsgrunnlaget om utviklinga av infrastrukturen for alternative drivstoff til transport. Det er gledeleg at utviklinga på dette området skjer raskt, men dette gjer det også naudsynt med ei fleksibel tilnærming. Utgreiinga vil gi eit grunnlag for å gå gjennom verkemiddelbruken.

Planlegging og utbygging av veg og ladeinfrastruktur bør sjåast i samanheng. Regjeringa har som eit døme på dette stadfesta gjennom Statens vegvesen sin strategi for rasteplassar at ein skal leggje til rette for ladestasjonar på hovudrasteplassar og døgnavplassar, til dømes gjennom å vurdere moglegheita for framføring av tilstrekkeleg straum, avsetting av areal m.m.

Regjeringa har spissa Enova som klimaverkemiddel. Transportsektoren vil utgjere eir stor del av Enovas aktivitet dei neste åra. Overordna styring gir Enova fagleg fridom og fleksibilitet til å snu seg raskt etter nye moglegheiter og til å støtte prosjekt der moglegheitene til å påverke utviklinga er størst. I lys av uvissa rundt kor fort teknologiutviklinga kan gå i ulike sektorar, kjem fleksibiliteten og den faglege fridomen innanfor rammene av styringsavtalen til å vere svært viktige i åra framover.

Forslag 2: "Stortinget ber regjeringa innføre et obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1.januar 2022."

Samferdselsdepartementet bad Statens Vegvesen i mai 2019 om å greie ut ein takstreduksjon for biogasskjøretøy som styringsgruppa for Oslopakke 3 tidlegare hadde vedtatt. Statens Vegvesen vurderte blant anna korleis redusert takst/fritak kan handterast gjennom Autopass og Autosys i samband med bompasseringar, og korleis det kan kontrollerast om køyretøy bruker biogass eller annan gass som drivstoff.

Statens vegvesen etablerte ei arbeidsgruppe som bestod av representantar frå Oslo kommune og Akershus/Viken fylkeskommune, Oslopakke 3-sekretariatet og Statens

Vegvesen. Det blei gjennomført møte med bransjen for å kartleggje synspunkta og forslaga deira til korleis problemstillinga kan handterast.

Samferdselsdepartementet har, basert på tilrådingane frå Statens Vegvesen, bedt Statens Vegvesen om å greie ut og gi tilrådingar knytte til kontroll og sanksjonar av ei ordning med bompengefritak (gjennom å skrive ut ei fritaksbrikke) i bomringen i Oslo for tunge biogasskøyretøy.

Eg er vidare kjend med at Styringsgruppa i Oslopakke 3 i fjor haust fatta vedtak om bompengefritak/null takst i bomringen i Oslo for tunge biogasskøyretøy.

Samferdselsdepartementet har òg bedt Statens Vegvesen om å vurdere korleis dette vedtaket heng saman med Stortingsvedtaka knytte til behandlinga av Prop. 86 S (2016-2027) og Prop. 69 S (2017-2018) om Oslopakke 3.

Eg er kjend med at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å presentere sine foreløpige vurderingar av saka, derunder gjennomføring, kontroll, sanksjonar og forholdet til tidlegare vedtak frå Stortinget, samt kostnadsbilete og tidshorisont for ulike måtar å gjennomføre eit fritak for biogasskøyretøy. Eg er òg kjend med at Samferdselsdepartementet reknar med å få desse foreløpige vurderingane i nær framtid.

Forslag 3: "Stortinget ber regjeringen om å endre bruken av begrepet nullutslipp i alle statlige målsettinger og planer til nullutslipp og biogass, dette i den hensikt å likestille biogass med elektrisitet og hydrogen, og det skal gjelde allerede vedtatte og fremtidige planer."

Bruken av ordet nullutslepp er basert på at det ikkje skjer eit punktutslepp frå køyretøyet. Elektriske køyretøy og hydrogengkøyretøy gir ikkje lokale utslepp. Forbrenning av fossilt drivstoff, biodrivstoff og biogass gir slike utslepp og blir dermed ikkje omtalte som nullutslepp.

Utsleppa frå transportsektoren må ned. Det handlar om å redusere transportomfanget, og å få til ein overgang til kollektivtransport, sykkel og gonge, samtidig som vi må redusere utsleppa frå køyretøya vi nyttar. Biogass er saman med nullutslepp og biodrivstoff ein del av løysinga for å redusere desse utsleppa. Regjeringa har allereie verkemiddel for biogass og vi støttar investering i produksjonsanlegg, infrastruktur og bruk gjennom ulike ordningar. DFØ har offentleggjort nye innkjøpsråd for offentlege innkjøp av klima- og miljøvenlege drivstoff. I desse råda kjem biogass frå avfall og restar godt ut.

Regjeringa har eit mål om at innan 2025 skal alle nye bybussar vere nullutslepp eller bruke biogass. Vi varsla i Klimaplanen (Meld. St. 13 (2020-2021)) at vi vil gjere dette til eit statleg krav i offentlege innkjøp frå og med 2025. Samferdselsdepartementet har gitt Statens Vegvesen i oppdrag å utgreie dette.

Biogassproduksjon frå avfall og restar er ein ressurseffektiv teknologi for behandling av avfall og har generelt høg klimanytte. I tillegg blir næringsstoff resirkulerte når bioresten frå

biogassproduksjonen blir nytta som biogjødsel. Biogass kan også vere eit viktig tiltak for å redusere klimagassutsleppa frå husdyrgjødsel.

Forslag 4: "Stortinget ber regjeringa om å ta initiativ til å harmonisere rammevilkåra for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021 for å bidra til å utvikle biogassnæringa i Norge."

Biogass er ein handelsvare og rammevilkåra i andre land kan difor påverke produksjonen og bruken i Noreg. Som varsla i Meld. St. 13 (2020-2021), vil regjeringa følgje nøye med på korleis endringar i rammevilkåra i nabolanda våre påverkar dei norske verdikjedane for biogass. I revidert nasjonalbudsjett 2021 vil regjeringa følgje opp Stortingets oppmodingsvedtak 270 (2020-2021) om å vurdere om ein kan etablere ytterlegare insentivordningar for produksjon av biogass.

Med helsing



Sveinung Rotevatn

