

INNSPILL TIL ENERGIMELDINGEN

Forslag til innspill fra Norsk Gassforum til den kommende Energimeldingen:

1. Innledning

Norsk Gassforum viser til de store klima- og miljømessige fordelene ved å erstatte olje og diesel med natur- og biogass, reduksjonene i utslipp av CO₂ blir store, utslipp av NOx, partikler og sot reduseres mot null.

Naturgass og oppgradert biogass er kjemisk like (nesten utelukkende metangass) og kan derfor brukes om hverandre. Alle tiltak som fremmer bruk og distribusjon av naturgass vil derfor på sikt kunne fremme produksjon og bruk av biogass. Det er også slik at for at et biogassmarked skal kunne etableres, er det viktig med naturgass som en nærmest ubegrenset backup kilde for biogass i Norge.

Innenlandsk bruk av naturgass må danne grunnlag for å oppnå «positiv karbonlekkasje» - dvs minimere utslipp per enhet produsert på verdensbasis. Det er bedre for klimaet at Norge produserer eksempelvis aluminium med basis i en energieffektiv bruk av naturgass, sammenlignet med at det produseres aluminium med basis i en annen og mindre miljøvennlig teknologi (eksempelvis med bruk av kull).

For å fremme bruken av gass må det settes inn tiltak på to områder:

- Utvikle en infrastruktur for produksjon og distribusjon
- Utvikle et marked, med fokus på å generere tilbud og etterspørsel og etableringen av en verdikjede

Virkemidlene kan være av økonomisk art i form av tilskudd, skatter og avgifter, eller av lovregulerende art i form av forbud og krav som for eksempel krav til behandling av våtorganisk avfall, forbud mot utslipp og krav om fornybar energi.

Videre er det viktig å merke seg at politiske vedtak på fylkeskommunalt nivå som indikerer et krav om innkjøp av gassbusser i forbindelse med ruteanbud er et viktig lokalt virkemiddel for å igangsette etterspørsel etter gass, mens kommunale beslutninger om å igangsette biogassproduksjon for å håndtere kommunal kloakkslam er utløsende faktor for etablering av produksjon og dermed tilbud av biogass.

En energimelding bør ta mål av seg å styrke bruken av biogass i tunge kjøretøy. Dette kan gjøres ved å:

1. Stimulere produksjonen av biogass ved tiltak rettet mot kommunene.
2. Gjøre biogass brukt som drivstoff vesentlig billigere enn diesel.

For å stimulere produksjonen av biogass, kan støtteordninger, forbud og påbud benyttes.

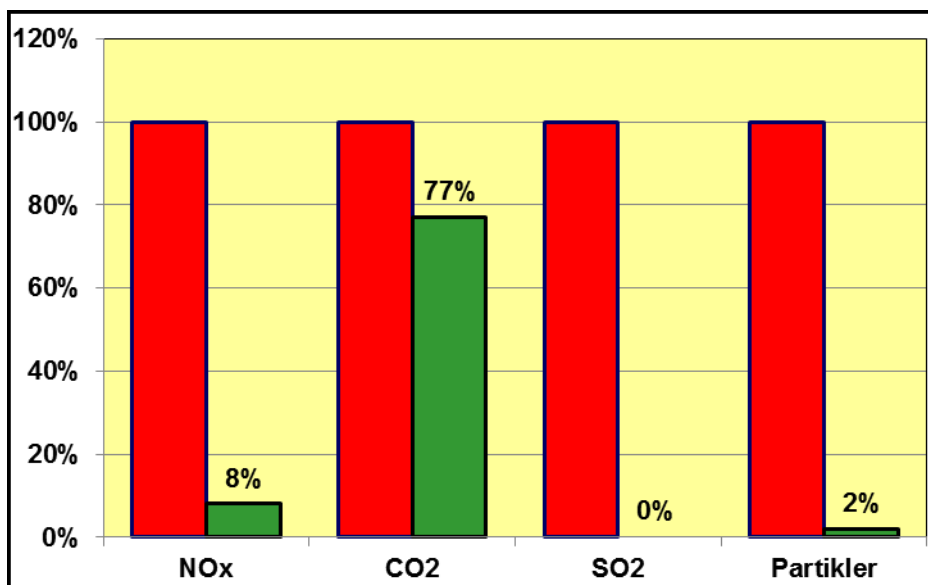
2. Overordnet

Forslag til tiltak

- Innføring av 3.parts adgang til gassmarkedet.
- Det må legges til rette for å bygge ut lokale gass nett ifm. stasjoner for maritim LNG og med særlig fokus på kogenereringsanlegg og fjernvarme, ref. EUs Effektiviseringsdirektiv

3. Sjøtransporten

Verdens første gassdrevne ferge Glutra, som kom i drift i Møre og Romsdal i år 2000. Den drives med flytende naturgass - LNG. Fordelene med naturgass i stedet for olje er åpenbare. CO₂-utslippet blir redusert med ca 23 %, NO_x-utslippene med 92 %, partikler med 98 % og sot blir fjernet. Reduksjonene er vist på diagrammet nedenfor:



Etter Glutra har det vært en eventyrlig utvikling av LNG som drivstoff for skip men foreløpig bare i Norge.

Bruk av LNG som drivstoff tas nå også i bruk utenfor Norge. Det innføres nå nye internasjonale globale bestemmelser innenfor ECA, «Emission Control Areas». Bestemmelsene medfører at NO_x-utslipp fra skip må reduseres med om lag 80 % fra 1.1.16.

Vi står derfor foran en omfattende global overgang fra olje til gass som drivstoff. Redere verden over ser nå etter nødvendig teknologi for å møte en slik utvikling, og teknologien er norsk.

Forslag til tiltak

- Norge nord for Stad må bli ECA (Emission Control Area - Marpol VI) i 2015 og infrastruktur for LNG som maritimt drivstoff må etableres snarest. Dette vil legge til rette for å øke innenlands bruk av gass som både vil gi nye industrielle muligheter og gi mulighet for at Norge også øker sin verdiskaping gjennom økt foredling av naturgass som er en av landets viktigste energikilder.
- Videreføring av NO_x-fondet.
- Det bør utarbeides en nasjonal infrastruktur langs kysten for skipsbunkring av LNG.
- Det bør gis støtte til investering i bunkringsstasjoner for LNG som drivstoff i sjøtransport.

4. Industriell utvikling

Forslag til tiltak

- Støtte opp om prosjekter hvor naturgass inngår i industriprosessen (f.eks. Iron Man, plastindustri, etc.).

5. Biogass

Behov for statlige rammevilkår

Det er fra flere hold pekt på virkemidler som kan bidra til en utvikling mot økt bruk av biogass som drivstoff. Blant disse er: Norsk Gassforum, Biogassalliansen, HOG Energi etc.

Det er viktig at det utformes en helhetlig politikk for hele verdikjeden fra innsamling av bioråstoff, produksjon, oppgradering og distribusjon av biogass, til virkemidler som kan øke biogassbruken i transportsektoren. Både bruken av biogassen og bioresten må stimuleres.

Virkemidlene kan være av økonomisk art, så som investerings- og produksjonsstøtte til biogassproduksjonen, det kan være tiltak som øker markedet for biogass, så som økonomisk støtte til innkjøp av busser og andre transportmidler med biogass som drivstoff. Det kan være regelendringer som gir fordeler til kjøretøy på biogass, eller reguleringer som styrer bioråstoff mot biogassproduksjon.

Konkurransestimulerende tiltak som ekstraskatt på diesel og dieselmotorer, fritak for avgifter på biogass etc. er også meget effektivt.

Dessuten er det viktig at politikken som blir tatt i bruk er forutsigbar og langsiktig.

Blant de mer sluttbrukerrettede tiltak som har vist seg effektivt i Sverige, er å gi personer med firmabiler på gass lavere inntektsskatt enn tilsvarende biler på bensin og diesel. På den andre siden kan det nevnes at Tyskland, med alle sine biogassanlegg, garanterer så høy pris på el produsert fra biogass, at biogassen i liten grad blir brukt til drivstoff på tross av at Tyskland har satt inn tunge virkemidler for å få opp tallet på tankingsstasjoner for gass.

I Norge har vi som vist tidligere tatt i bruk flere virkemidler. Fra Enova, Transnova sine støtteordninger, til restriksjoner på kompostering av biologisk materiale og avgiftsfritak på biogass brukt som drivstoff. Flere av tiltakene er dessverre av kortsiktig karakter, men skal kunne forlenges. Dessuten har Landbruksdepartementet gått i mot tiltak som kan bidra til å samle husdyrgjødsel på større anlegg, mens store biogassanlegg er naturlig når det skal produseres biogass som drivstoff.

En helhetlig politikk må:

- sikre at matavfall fortsatt blir sortert ut fra husholdningsavfall og næringsavfall, og kan inngå som en viktig ressurs i biogassproduksjon på konkurransedyktige vilkår.
- påvirke innsamling av nye biologiske ressurser som trevirke og biologisk avfall fra oppdrettsnæringen.
- påvirke utvikling av nye teknologier for produksjon og oppgradering av biogass.
- sørge for at det gis tilstrekkelig støtte til utvikling av gassdrevet kollektivtransport og varetransport som sikrer avsetning for biogassen som produseres.
- støtte utbygging av infrastruktur for lagring av biorest og spredningsutstyr for å sikre avsetning av biorest i landbruket

Forslag til tiltak

Produksjon av biogass

Støtte til bygging av biogassanlegg i Norge er avgjørende for å få utløst potensialet for biogass i Norge og sikre at råstoffene kommer til nytte i Norge. Dette kan gjøres gjennom å forsterke eksisterende virkemidler samt å etablere nye. For å oppnå en overføring av våtorganisk avfall fra forbrenning til biologisk behandling i større grad, kan det være aktuelt å stille krav til kommunene om sortering av matavfall fra husholdningene eller innføre forbud mot forbrenning av avfall med lav brennverdi.

- Det bør gis investeringsstøtte for bygging av biogassanlegg. Støttemidlene må være minst på linje med våre naboland.
- Biogassprogrammet til ENOVA bør videreføres og økes.
- Bioenergiprogrammet til Innovasjon Norge bør videreføres.
- Programmene bør samordnes.
- Det bør gis produksjonsstøtte til biogassanlegg

Oppgradering av biogass

- Transnova sin støtte til oppgraderingsanlegg bør utvides og forlenges. I tillegg bør det vurderes et tilskudd i størrelsesorden 10 øre per kWh til oppgradering av biogass til drivstoffkvalitet.
- Utvikling av oppgraderingsteknologier bør støttes i egne programmer.

Biorest

- Tilpasning av gjødselvereforskriften til bruk av biorest i alle former som gjødsel mht. regler for bruksbegrensninger, logistikk mv. Muliggjøre sambehandling av våtorganisk avfall og husdyrgjødsel. Skille på ubehandlet husdyrgjødsel og biorest mht spredekravene.
- Krav om verdsetting av organiske gjødselvarer i gjødselplanlegging og utarbeiding av veiledningsmateriell for verdsetting.
- Tiltak for å øke bruk av biorest og kompost til erstatning av torv.
- Stimulere til svanemerkeordning.

6. Biogass som drivstoff for tungtransport

Det er svært store klima- og miljømessige fordeler ved å erstatte diesel med biogass som drivstoff for tunge kjøretøy.

Forslag til tiltak

Generelt

- Øke innsatsen for å få bruk av gass inn på busser, flåtebiler og annen tungtransport.

Tilskuddsordning for biogassbusser

Biogassbusser er ca. kr 450 000 dyrere i innkjøp enn en dieslbuss. Dette er ofte den viktigste årsaken til at fylkeskommunene ved anbudsinnhenting for kollektivtrafikk velger dieslbusser i stedet for klimanøytrale biogassbusser.

- Det bør etableres en tilskuddsordning for investering i biogassbusser. Tilskuddene tilfaller fylkeskommuner som krever biogassbusser i sine anbud for kollektivtrafikk

Strategi for utfasing av dieselbusser

En utfasingsstrategi av dieselbusser bør etableres i byene. Tunge kjøretøyer med dieseldrift slipper ut mye CO₂, NO_x og partikler. Biogass som drivstoff for tunge kjøretøy vil redusere utslippene vesentlig.

- Tunge kjøretøy med dieseldrift bør derfor gradvis erstattes av kjøretøy med biogassdrift
Produsenter av dieselkjøretøyer bør få rimelig tid til å omstille seg

Samme fordeler for biogasskjøretøy som for elbiler

Det er innført en rekke insitamenter for å fremme økt bruk av elbiler. Innføring av biogass som drivstoff for tunge kjøretøyer vil gi de samme klimamessige forbedringer.

- Tunge kjøretøy med biogass som drivstoff bør gis de samme insitamenter som elbiler

Avgiftsfritak for biogass som drivstoff

For at det skal kunne satses på nødvendig utbygging av infrastruktur for biogasser det nødvendig med avgiftsfritak på biogass i en lengre periode.

- Avgiftsfritak for biogass bør ligge som en forutsetning frem til 2020.

7. Naturgass som drivstoff for jernbane

Forslag til tiltak

- Innføring av naturgass som drivstoff på Nordlandsbanen og andre strekninger som har infrastruktur til fylling og ingen direkte planer om elektrifisering.

Norsk Gassforum



Per Kragseth
daglig leder