

Til Klima- og miljødepartementet

[postmottak@kld.dep.no](mailto:postmottak@kld.dep.no)

Fra Energigass Norge

*Avaldsnes 12.8.16*

### **Høringsvar: Endringer i omsetningskravet for biodrivstoff**

Energigass Norge takker for invitasjonen til å gi innspill om omsetningspåbud for biogass. Energigass Norge er bransjeforening for den innenlandske gassbransjen og arbeider for økt og sikker bruk av biogass, naturgass, propan, butan og hydrogen i Norge.

Blant medlemmene finner vi blant annet de største produsentene og distributørene av biogass i Norge, og det er med denne vinklingen vi kommer med vårt høringsvar til forslaget om endringer i omsetningskravet for biodrivstoff.

Energigass Norge har gjennom vårt biogassutvalg startet en drøfting av spørsmålet om biogass skal tas ut av omsetningspåbudet eller om vi skal gå inn for at det blir en del av dette, og dermed ilegges veibruksavgift. Holdningen blant medlemmene er ikke entydig og saken er ikke ferdig drøftet, men i det stadiet markedet for biogass er i nå, er det mest realistiske at biogass blir tatt ut av omsetningspåbudet slik det også foreslås i høringsnotatet.

Samtidig er vi bekymret for at det kan bety at biogass ikke blir regnet med i «det gode selskap», og at det derfor må være åpning for at biogass blir tatt inn igjen i omsetningspåbudet når det er naturlig. Dette kan for eksempel bli aktuelt når biogass er blitt mer tilgjengelig gjennom økt produksjon og mer utviklet infrastruktur, eller når endrede rammebetingelser skulle tilsi at det er mer naturlig at biogass blir en del av dette påbudet.

Vi gjør samtidig oppmerksom på at en ikke kan knytte omsetningspåbudet kun til flytende biodrivstoff siden både biogass og andre fornybare energigasser kan distribueres i flytende form. Vi foreslår at biogass defineres som fornybar gass av biologisk opprinnelse i både væske- og gassfase.

I høringsnotatet er det foreslått to alternative endringer i omsetningskravet:

- Alternativ A: En generell økning i omsetningskravet fra 5,5 til 7,0 pst.
- Alternativ B: En økning i omsetningskravet fra 5,5 til 7,0 pst. kombinert med et delkrav som sikrer at økningen på 1,5 prosentpoeng skjer med avansert biodrivstoff.
- 

Som vist i høringsnotatet vil alternativ A kunne gi reduksjon i det norske utslippsregnskapet, men anslås å gi økte globale utslipp. EGN mener at virkemidler for å redusere utslipp av

klimagasser må føre til reduserte globale utslipp, noe alternativ A sannsynligvis ikke gjør. Derfor er det kun alternativ B som gir ønsket effekt. EGN tror også at man ved å velge alternativ A, og dermed gi anledning for bruk av drivstoff med høye livsløpsutslipp til å oppfylle omsetningspåbudet, gir et signal om at livsløpsutslipp ikke er viktig. Dette vil kunne påvirke markedet slik at rimelige produkter med høye totalutslipp vil utkonkurrere produkter med lave livsløpsutslipp som biogass og 2. generasjon biodiesel og etanol. Dersom de globale utslippene av klimagasser fra transportsektoren skal reduseres er det etter vår oppfatning kun alternativ B som kan gi det ønskede resultat.

### **Litt om bakgrunn og utvikling innen biogass**

Hensikten med omsetningskravet til biodrivstoff er å øke bruken av fornybar energi som drivstoff til kjøretøy i Norge. Transport står for en tredjedel av utslippene av klimagasser i Norge utenfor kvotepliktig sektor, og økende andel biodrivstoff kan bidra til å nå målet om å redusere utslippene med 40 % innen 2030.

Produksjon og bruk av biogass er en bransje i vekst i Norge. Produksjonen er basert på organisk avfall, avløps slam, husdyrgjødsel eller avfall fra industrien. Det aller meste av biogassen som brukes her er produsert i Norge, dette i motsetning til biodiesel som i alt det vesentlige er importert.

I 2014 kom Regjeringen med en nasjonal tverrsektoriell biogasstrategi, der daværende klima- og miljøminister Tine Sundtoft sa i forordet: *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 fram mot 2020 og potensialet vil øke ytterligere etter det. Jeg mener dette tilsier at det bør 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.*

Syklusmessig finner biogass seg et sted mellom innovasjon og etablering. Oppbyggingen av produksjonsanlegg og distribusjon foregår fortsatt, og det gjøres store investeringer. Fritakene for både veibruksavgift og CO<sub>2</sub>-avgift, og at Enova kan tildele støtte til produksjonsanlegg og fyllestasjoner, er derfor fortsatt viktig. Men bruken av biogass er økende og flere steder er det etablert en fullverdig verdikjede fra innlevering av råstoff, produksjon, distribusjon, og bruk av bioresten fra produksjonen som gjødsel. På grunn av ferieavvikling og kort svarfrist må vi be om å få komme tilbake med tall for forventet omsetning av biogass som drivstoff til kjøretøy i 2017.

Vi mener også at saken favner bredere enn bare om biogass skal være en del av omsetningspåbudet, men om hvordan biogass skal implementeres som fornybart drivstoff totalt sett. Gjennom dette høringssvaret inviterer vi Klima- og miljødepartementet til å være med på en slik drøfting.

For oss handler saken først og fremst om at biogass kan bidra til å nå Norge sine forpliktelser om bruk av fornybart energi. Biogass må derfor få en større plass i norsk drivstofforsyning og

en må velge virkemidler som fører oss dit. Vi mener det er unødvendig og uetisk å importere så store mengder biodiesel når det er mulig å produsere fullverdig drivstoff av lokale, norske ressurser som ellers defineres som avfall.

Biogass er særlig aktuelt hvis kravet til innblanding av biodrivstoff blir alternativ B i høringsnotatet, noe vi derfor går inn for:

*Alternativ B: En økning i omsetningskravet fra 5,5 til 7,0 pst. kombinert med et del krav som sikrer at økningen på 1,5 prosentpoeng skjer med avansert biodrivstoff.*

Norskproduserte biogass er ikke i konflikt med ILUC, den er bærekraftig og fornybar og i all hovedsak vil den telle dobbelt i innrapporteringen. Den må derfor kunne betegnes som avansert biodrivstoff.

Biogass regnes i dag ikke med i omsetningspåbudet fordi den ikke omsettes gjennom de store drivstoffkjedene. Omsetningen av biogass skjer på egne fylleanlegg som enten er åpen for allmenheten eller som kun brukes til fylling av flåter for busser, lastebiler og andre nyttekjøretøy. Det er i dag mellom 1200 og 1500 kjøretøy på metan i Norge. Av disse er det mer enn 700 busser. Biogass utgjør i dag omtrent halvparten av metanen som brukes, resten er naturgass. Andelen biogass er økende.

Energigass Norge jobber også med en egen strategi for biogass der vi har som mål at biogass kan utgjøre 20 prosent av drivstoffbruken i Norge. Vi mener det er grunnlag for et slikt mål og vil presentere strategien på Biogassdagen 2016 i Oslo 21. september der også statssekretær Lars Andreas Lunde deltar. Strategien blir gjennomgått på et eget møte med statssekretæren tidligere i september.

Det framtidige markedet for biogass vil trolig også bestå av busser, tyngre kjøretøy og flåtekjøretøy. En regner ikke med at biogass vil utgjøre en stor, fremtidig andel av personbilmarkedet, og at distribusjonen derfor fortsatt i hovedsak vil foregå på egne anlegg.

I Produktforskriften kap. 3 Omsetningskrav for biodrivstoff og bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende biobrensel er «omsetter» definert som (§3.2 pkt f): *Den som er ansvarlig for innbetaling av særavgift knyttet til drivstoffet eller flytende biobrensel slik de er angitt i særavgiftsforskriften § 5-1 og § 5-2, jf. § 2-1, også dersom drivstoffet eller de flytende biobrenslene er unntatt for særavgifter.*

I Forskrift om særavgifter § 5-1 og 5-2 er omsetter definert som produsent eller importør av avgiftspliktige varer.<sup>1</sup>

Produksjonen av biogass skjer i dag av norske virksomheter som etter vår mening faller inn under definisjonen av «produsent» i Forskrift om særavgifter. Blir biogass fortsatt en del av omsetningspåbudet og dermed ilagt veibruksavgift, vil biogass dermed kunne regnes med i regnskapet for biodrivstoff selv om den ikke omsettes gjennom de store drivstoffkjedene. Siden biogassen vil telle dobbelt, mener vi at denne gassen har en merverdi som

---

<sup>1</sup> [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2001-12-11-1451#KAPITTEL\\_5](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2001-12-11-1451#KAPITTEL_5)

drivstoffselskapene likevel kan være interessert i å ta med i sine regnskaper. Å få til en slik kobling kan bli et viktig tiltak.

### **Avgiftsnivå?**

Hvis biogass skal bli en del av omsetningskravet for biodrivstoff må også biogass ilegges veibruksavgift. Spørsmålet er da hvor høy denne avgiften skal være?

Det opprinnelige forslaget til veibruksavgift for naturgass er kr 5,95 per kubikkmeter. På grunn av den pågående avklaringen om at ESA godtar at naturgass som brukes som reserveforsyning for biogass, er avgiften for tiden satt til kr 0,00.

For diesel er avgiften kr 3,50 per liter, mens den for bensin er kr 4,90. Siden det for andelen biodiesel og etanol som omsettes under omsetningspåbudet betales avgift som for henholdsvis diesel og bensin, er det logisk at en må betale veibruksavgift for naturgass for biogass som eventuelt vil bli omsatt som en del av omsetningspåbudet. Dette er en svært høy avgift, og vil ikke kunne la seg forsvare i dagens marked. Skal biogass være en del av omsetningspåbudet for biodrivstoff, må veibruksavgiften for biogass være på et mye lavere nivå.

### **EU-regelverket for støtte**

Det er EUs regelverk for statsstøtte som er grunnen til at drivstoff ikke både kan være en del av omsetningspåbudet og samtidig ha avgiftsfritak. I EU-kommisjonens forordning nr 651/2014 artikkel 44 pkt 4 heter det: *Der må ikke ydes støtte til biobrændstoffer, som er omfattet af en forsynings- eller iblandingspligt.*<sup>2</sup>

EU-regelverket virker svært rigid, og at det ikke er åpning for andre løsninger, men i det innledende kapitlet brukes ordet «bør» og ikke «skal» (pkt 63):

*Der bør alene ydes støtte til bæredygtige former for vedvarende energi. Støtte til biobrændstoffer bør kun være omfattet af denne forordning, for så vidt som den ydes til bæredygtige biobrændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF. Støtte til fødevarebaserede biobrændstoffer bør imidlertid udelukkes fra støtte efter denne forordning for at fremme overgangen til 4produktion af mere avancerede former for biobrændstoffer. Støtte til biobrændstoffer, som er omfattet af en forsynings- eller iblandingspligt, bør ikke være omfattet af gruppefritagelsen, idet ovennævnte retlige forpligtelse kan udgøre tilstrækkelig tilskyndelse til at investere i disse former for energi fra vedvarende energikilder.*

Formuleringen kan tolkes slik at EU kan være villig til å godta dobbel støtte så lenge dette fremmer «produksjon av mere avanserte former for biobrændstoffer».

Vi ønsker derfor at norske myndigheter går i en tettere dialog med EU og ESA om hva som godtas av norske støtteordninger til biogass og andre avanserte biodrivstoff.

---

<sup>2</sup> Dansk oversettelse fra EU siden dokumentet ikke finnes i norsk oversettelse.

### **Angivelse av drivstoff omfattet av omsetningspåbudet**

Siden biogass også kan distribueres i flytende form, kan ikke eksklusjonen av biogass skje ved å knytte omsetningspåbudet til flytende biodrivstoff. Hovedbestanddelen i biogass er gassen metan, slik det også er i naturgass. Metan kan distribueres i rør, trykksatt (CNG/CBG) eller i flytende form (LNG/LBG). Metan blir flytende (kondenserer) når den kjøles ned til kokepunktet på – 163 °C.

Det distribueres i dag flytende biogass fra Romerike biogassfabrikk (Oslo EGE), det planlegges slik produksjon ved Biokraft i Trøndelag og det importeres noe flytende biogass fra Sverige. Det forventes å komme mer flytende biogass på markedet de kommende årene. En mulighet er derfor å angi hvilke drivstoff ordningen spesifikt er omfattet av.

### **Konklusjon**

Energigass Norge mener at det kun er alternativ B med krav til avansert biodrivstoff uten ILUC-problematikk som reelt vil bidra til reduserte klimagassutslipp. Alternativ B må derfor velges. Biogass bør i denne omgang ikke omfattes av omsetningspåbudet.

Selv om biogass produksjon og omsetning er økende, er dette fortsatt et produkt og et marked med infrastruktur under utvikling. Vi vil blant annet peke på direktiv 2014/94/EU som nå implementeres i Norge. Her er Norge forpliktet til å etablere en infrastruktur for metangass (biometan og naturgass) som drivstoff. Det er ennå ikke klart hvilken strategi Norge vil velge for å møte kravene i direktivet, men et resultat bør uansett bli at infrastrukturen som biogass kan bruke vil bli mer utbredt enn i dag. Vi ber derfor om å få komme tilbake til spørsmålet om omsetningspåbud når utviklingen skulle tilsi at et slikt påbud vil være mer naturlig.

På vegne av Energigass Norge

Leiv Arne Marhaug/sign

Styreleder

Tore Woll/sign

Daglig leder