

Til Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Avfall Norge
Øvre Vollgt. 6
0158 Oslo
Tlf: +47 24 14 66 00
Fax: +47 24 14 66 01

www.avfallnorge.no
post@avfallnorge.no

DNB NOR, konto:
1607.51.16520
Organisasjonsnr.
NO 971 274 409 MVA

Vår ref:

Oslo, 12. august 2016

Høringssvar: Forslag til endringer i omsetningskravet for biodrivstoff

Avfall Norge mener det er svært viktig å stimulere bærekraftig biodrivstoff fra lokale råstoff, slik biogass er et eksempel på. Dette gir størst klimareduksjon samt høyest verdiskaping som bidrar til arbeidsplasser og et grønt skifte i norsk næringsliv. Vi går derfor inn for alternativ B, med nytt delkrav om at 1,5 prosentpoeng av omsatt biodrivstoff skal være dobbelttallende biodrivstoff.

Dette er avgjørende for å få til en overgang fra 1. generasjons biodrivstoff som i all hovedsak er importert, og som kan gi høyere utslipp av klimagasser enn fossilt drivstoff. En fortsatt økt satsing på importert biodrivstoff, vil ikke bidra til ny verdiskaping i norsk næringsliv! Alternativ A vil også etter Miljødirektoratets egne beregninger basert på ILUC innebære en økning i samlede utslipp på 27.000 tonn CO₂ /år.

Vi er i prinsippet positive til at omsetningspåbudet på sikt kan brukes som verktøy for å stimulere til økt bruk av biogass som drivstoff, men mener dette må utredes nærmere¹.

Potensial: I 2016 vil det produseres ca 240 GWh biogass fra i vår del av industrien (avfallsbaserte anlegg), i tillegg kommer slambaserte anlegg samt gårdsanlegg i landbruket. Dette tallet forventer vi vil dobles i kommende 1-3 år i henhold til anleggsplaner som foreligger og anlegg under oppstart. Vi mener videre det er et langsiktig potensial de neste 10- 20 årene for å dekke 20% av energibehovet (utgjør 10TWh) i innenlands veibasert transport med biogass (gass eller flytende).

¹ Avfall Norge foreslo dette for Miljødirektoratet 22.4.2015 i forbindelse med [høringsuttalelse](#) om Forskriftsendring om økt omsetning av biodrivstoff (2015/164)

Om biogass

Avfall Norge organiserer kommuner, kommunale og private selskaper langs hele verdikjeden for håndtering av avfall fra husholdninger og næringsliv. De fleste avfallsbaserte biogassanlegg er organisert i Avfall Norge.

Biogass fra avfall kan redusere utslipp i transportsektoren ved at kjøretøy går over til å kjøre på biogass i stedet for fossilt / ikke bærekraftig drivstoff. I tillegg er biogass en teknologi som gjør at verdifulle ressurser og næringsstoffer i mat som fosfor og nitrogen gjenvinnes og tilbakeføres til kretsløpet og ny matproduksjon.

Det er i dag mellom 1.200 og 1.500 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. Av Norges ca 16.000 busser går i dag ca 3-400 på biogass. Det kortsiktige potensialet er ca 9.000 busser.

Hovedtyngden av kjøretøyene er buss, men vi ser også et betydelig potensial for biogass til tungtransport og personbiler, spesielt for taxier og flåtekjøretøy hvor bilene har behov for å benyttes over lengre tid gjennom dagen og hvor eldrift ikke vil være hensiktsmessig.

Omsetningskravet – og hvorfor alt B

Avfall Norge deltar i Energigass Norge og biogassutvalget, som har 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.

Vi har i det siste året med uro sett eksempler på at Fylkeskommuner velger bort biogass i bussanbud til fordel for importert biodrivstoff som følge ILUC beregninger kan ha negativ klimaeffekt, og som ikke gir ny verdiskaping. Et eksempel er Rogaland fylkeskommune, hvor biogass ble valgt bort til fordel for biodiesel (ikke nærmere spesifisert hvilken type). Dette skjer samtidig med at regionen bygger et av landets største biogassanlegg basert på matavfall og kloakkslam så råstoff samt har godt utbygd infrastruktur for gass.

Resultatet er at den verdifulle biogassen ikke utnyttes der den gir størst nytte (transportsektoren) og videre synergier og vekstmuligheter for biogass i regionen, eksempelvis med ressursene i landbruket, ikke blir utnyttet. Dette skjer på tross av at Regjeringen i sin Biogasstrategi har pekt på at det bør satses mer på biogass, og at offentlige anskaffelser er et viktig virkemiddel.

Resultatet er at fylket vil kunne påberope seg å ha en bussflåte som reduserer utslipp, men som ifølge Miljødirektoratets beregninger reelt risikerer å øke disse globalt.

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.

I sommer har det blitt klart at Norge blir en del av EUs klimapolitikk og i ikke-kvotepliktig sektor. Dermed blir Norge del av EUs mål om å redusere utslippene med 40 % innen 2030. I følge Vidar Helgesen er det landbruk og transport som peker seg ut i ikke kvotepliktig sektor. Biogass peker seg ut som en løsning for begge, noe Helgesen selv påpekte i VG i sommer.

Produksjon og bruk av biogass er en bransje i vekst i Norge. Produksjonen er basert på organisk avfall, avløpslam, husdyrgjødsel eller avfall fra industrien. Det er et betydelig potensial for å ta i bruk råstoff fra havbruk og oppdrettsnæringen. I dag sløses det med ressursene ved at fiskeslam fra oppdrett kastes i havet, dette representerer en ressurs som er like stor som all importert mineralsk fosfor gjødsel (9.000 tonn/år).

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.

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 CO₂-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 **biogjødsel til ny matproduksjon**.

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 om at biogass kan bidra til å nå Norge sine forpliktelser om bruk av fornybar energi, samt omleggingen til en sirkulær økonomi, med gjenvinning og resirkulering av næringsstoffer i mat, i stedet for «bruk og kast». Dette er i tråd med [våre innspill til Regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft](#) i juni 2016.

Biogass må derfor få en større plass i norsk drivstofforsyning og en må velge virkemidler som fører oss dit. Vi mener det er feil politikk 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 delkrav 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.

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.*²

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 fødevarerbaserte biobrændstoffer bør imidlertid udelukkes fra støtte efter denne forordning for at fremme overgangen til 3produktion 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 af mere avancerede former for biobrændstoffer».

² Dansk oversettelse fra EU, siden dokumentet ikke finnes i norsk oversettelse.

Det blir mer og mer vanlig at biogass distribueres i flytende form. Både Oslo kommunes anlegg Romerike Biogassanlegg og Biokraft sitt planlagte anlegg på Skogn produserer / vil produsere flytende biogass. Det muliggjør import og eksport av biogass over landegrensene. Det representerer både en mulighet og en trussel, dersom et ulike støtte- /og avgiftsnivåer mellom land gjør at import favoriseres i stedet for å bygge ut egen produksjonskapasitet,

Avfall Norge mener norske myndigheter går i en tettere dialog med EU og ESA om hva som godtas av støtteordninger til biogass og andre avanserte biodrivstoff.

Nancy Strand
Direktør