

Oslo, 16. mars 2017

Klima- og miljøminister Vidar Helgesen
Klima- og miljødepartementet

BIOGASS SOM DEL AV BIODRIVSTOFFSATSING

Forliket om statsbudsjettet for 2017 sier at omsetningskravet til biodrivstoff i vegtrafikken skal økes fra dagens 5,5 prosent, via 7,0 prosent i 2017 til 20 prosent i 2020.¹ I 2020 skal 8 prosent av omsatt mengde drivstoff til vegtrafikken være såkalt avansert biodrivstoff, dvs. drivstoff som er produsert av avfallsressurser eller råstoff som ikke består av matvekster.

Ifølge høringsnotatet fra Klima- og miljødepartementet (KLD) om økt omsetningskrav fra juli 2016 gir biodrivstoff fra oljebaserte matvekster høyere klimagassutslipp globalt enn fossilt drivstoff.² Unntaket er etanol, som kan blandes inn i bensin. Budsjettforliket legger opp til 10 prosent innblanding av etanol i bensinen. Siden bare i overkant av en firedel av drivstoffmengden til vegtrafikken er bensin, så vil slik innblanding av etanol kun dekke i underkant av 3 prosent av drivstoffmengden.

Da gjenstår i overkant av 9 prosent av drivstoffet. Vi oppfatter at dette må dekkes av førstegenerasjons biodrivstoff fra oljebaserte matvekster, som KLD mener vil gi høyere klimagassutslipp enn fossilt drivstoff. De siste 9 prosentpoeng av det nye omsetningskravet vil dermed øke globale klimagassutslipp med i overkant av 160 000 tonn CO₂-ekvivalenter.³ Vi kan ikke se at dette skal være i tråd med intensjonen og etterlyser økt satsing på avansert biodrivstoff basert på avfallsressurser.

Det overrasker oss derfor at budsjettforliket ikke nevner biogass spesifikt som én av flere løsninger. Biogass er ikke nevnt, til tross for at dette er et drivstoff med høy klimaeffekt, lavere lokal luftforurensing enn biodiesel og er basert på en kretsløpstankegang med lokal verdiskapning, som også gir biogjødsel som et viktig tilleggsprodukt. Biogass produseres også av husdyrgjødsel, noe som reduserer landbrukssektorens utslipp.

Det foreligger nye studier som viser at det langsiktige potensialet for produksjon av biogass i Norge er på hele 10–12 TWh. Fram til 2020 er potensialet vesentlig mindre, men det bør likevel være mulig å øke bruken i transportsektorene betydelig. Siden biogass er produsert av avfallsressurser, vil dette regnes som et avansert drivstoff som kan dobbelttelles.

¹ Forliket om statsbudsjettet for 2017, klima og miljø:
https://www.venstre.no/assets/Statsbudsjett2017_avtale_03122016_Klima_og_milj%C3%B8.pdf

² «Høringsnotat – endringer i omsetningskrav for biodrivstoff», Klima- og miljødepartementet (side 4):
https://www.regjeringen.no/contentassets/83a6497fc5a748d4be1a037fcac79cb1/horingsnotat_endringer_i_omsetningskravet_for_biodrivstoff_160705.pdf

³ KLDs høringsnotat fra juli 2016 (side 20) viser at 1,5 prosent biodiesel av totalt mengde drivstoff til vegtrafikken vil øke globale klimagassutslipp, inkluderte effektene fra indirekte arealbruksendringer, med 27 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette gir 18 000 tonn per prosent drivstoff.

Biogass egner seg godt til bruk i tyngre kjøretøy, der elektrisitet i dag ikke framstår som et reelt alternativ. Særlig godt egner drivstoffet seg til bruk i kjøretøyflåter som har en fast base, der drivstoffpåfyll kan finne sted. Biogass brukes i en del busser i dag, men vi ser nå en tendens til at interessen for biogass faller, til fordel for bruk av syntetisk biodiesel (HVO) som kan ha lavere klima og miljønytte enn biogass.

Vi ber derfor KLD vurdere å inkludere biogass som et drivstoff som skal bidra til å innfri målet om en andel biodrivstoff på 20 prosent i 2020, på bekostning av drivstoff med dårligere miljøegenskaper.

Biogass er 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. Dette forplikter Norge 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 direktivets krave, men et resultat bør uansett bli at infrastrukturen for bruk av biogass i transportsektoren bør bli mer utbredt enn i dag.

I første omgang mener vi at økt bruk av biogass bør implementeres gjennom egne mål og virkemidler for biogass og foreløpig ikke gjennom omsetningspåbudet. På sikt kan biogass tas inn i omsetningspåbudet. Vi foreslår videre at det settes et ambisiøst, langsiktig mål om økt produksjon av biogass samt lokal anvendelse, primært i transportsektoren, på f.eks. 5 TWh i 2025. For å nå dette målet kan det gjøres flere tiltak. Å sikre grunnlaget for produksjonen er svært viktig. Det er derfor svært positivt at Miljødirektoratet foreslår at det må være obligatorisk med innsamling av matavfall. Det samme gjelder gjennomgang av gjødselvereforskriften. Men det aller viktigste er at det tas inn et punkt om bruk av lokalt produsert drivstoff i avtalene om kollektivtrafikk. Det vil åpne markedet for flere aktører og sikre grunnlaget for produksjonen. Uten avtakere av gassen og bioresten blir det heller ingen produksjon.

Vi forventer at KLD som en del av den kommende høringsrunden om økt omsetningspåbud drøfter ulike måter som kan fremme bruken biogass i transportsektoren, uten at dette kommer i konflikt med EUs krav om at det ikke brukes doble virkemidler.

Som et viktig bidrag i debatten om biodrivstoff ber vi videre om at det utarbeides en helhetlig plan som angir hvordan tilgjengelige bioressurser bør brukes for å oppnå størst mulig kutt i klimagassutslipp.

Vi ber om et møte for å diskutere saken nærmere.

Med vennlig hilsen

Silje Ask Lundberg (sign.), leder i Naturvernforbundet
Nancy A. Strand (sign.), administrerende direktør i Avfall Norge
Tore Woll (sign.), daglig leder i Energigass Norge
Per Wennerberg (sign.), prosjektleder i Biogass Oslofjord
Pål Jahre Nilsen (sign.), utviklingsdirektør i CAMBI ASA

Kopi: Partigruppene på Stortinget