



**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 døgnavileplassar, 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 bompaseringar, 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 nullutslipp er basert på at det ikkje skjer eit punktutslipp frå køyretøyet. Elektriske køyretøy og hydrogengkøyretøy gir ikkje lokale utslipp. Forbrenning av fossilt drivstoff, biodrivstoff og biogass gir slike utslipp og blir dermed ikkje omtalte som nullutslipp.

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 utslappa frå køyretøya vi nyttar. Biogass er saman med nullutslipp og biodrivstoff ein del av løysinga for å redusere desse utslappa. 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 nullutslipp 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