



## STORTINGET

# Innst. 312 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:172 S (2022–2023) og Dokument 8:188 S (2022–2023)

**Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad om utslippskutt med biodrivstoff og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Kristoffer Robin Haug og Lan Marie Nguyen Berg om økt produksjon og forbruk av biogass**

Til Stortinget

## 1. Bakgrunn

I Dokument 8:172 S (2022–2023) fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i løpet av 2023.
2. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som brukes ut over omsetningskravet.
3. Stortinget ber regjeringen innen forslag til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 prosent avansert biodrivstoff-innblanding innen 2030.
4. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten ut over omsetningskravet. En slik ordning kan gjøre det mulig for selskaper og enkeltpersoner å kjøpe bærekraftig fornybart drivstoff (SAF) i luftfarten. Ordningen bør åpne for samarbeid mellom flyselskap, drivstoffprodusenter og næringslivet.

5. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 utrede en reduksjonsplikt i maritim sektor, hvor alle fornybare drivstoff vurderes.
6. Stortinget ber regjeringen gi Bionova tilleggsmandat til å støtte en oppskalering av biogassproduksjonen med 2,5 TWh årlig fra 2024.
7. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

I Dokument 8:188 S (2022–2023) fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen fastsette et mål om minst 10 TWh årlig produksjon av biogass i Norge innen 2030.
2. Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for økt produksjon og forbruk av biogass som sikrer at målet om 10 TWh biogassproduksjon innen 2030 nås.
3. Stortinget ber regjeringen utrede om noen av de offentlige fergesambandene kan driftes på biogass.
4. Stortinget ber regjeringen snarest følge opp Stortingets vedtak nr. 753 av 10. juni 2022 om å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Mani Hussaini, Stein Erik Lauvås, Linda Monsen Merkesdal, lederen Marianne Sivertsen Næss og Hadia Tajik, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bård Ludvig Thorheim, Ove Trellevik og Mathilde Tybring-Gjedde, fra Senterpartiet, Siv Mossleth, Ole André Myhrvold og Gro Anita Mykjåland, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Marius Arion Nilsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Venstre, Ola Elvestuen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til Representantforslag 172 S (2022–2023) og Representantforslag 188 S (2022–2023) forslag 3 og 4, som komiteen har besluttet å behandle i samme innstilling. Representantforslag 188 S (2022–2023) forslag 1 og 2 har Stortinget besluttet at behandles etter forretningsordenen § 39 annet ledd bokstav e (avvises).

### 2.1 Produksjon av biodrivstoff

Komiteen mener at det er et betydelig potensial og behov for å øke produksjonen og forbruket av biodrivstoff i Norge. Komiteen viser til at regjeringen tar sikte på å legge fram en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser i klimameldingen som er varslet å komme i 2024. Komiteen imøteser denne planen med interesse.

Komiteen mener at omsetningskrav for regulering av bruken av biodrivstoff er et effektivt virkemiddel for å sikre produsentene et marked og prioritere begrensede bioressurser, samtidig som norsk etterspørsel holdes på et bærekraftig nivå. Komiteen understreker at økt produksjon av biodrivstoff ikke må gå bekostning av nasjonal og global matsikkerhet, og må utvinnes miljømessig forsvarlig og bærekraftig slik at nasjonalt forbruk ikke medfører økte globale utslipp og naturødeleggelser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Hurdalsplattformen, som slår fast at regjeringen vil etablere en stortilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren, og at den varslede planen for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser vil komme i løpet av 2024 i forbindelse med klimameldingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at Solberg-regjeringen gjennomførte en rekke tiltak for å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, som referert til i

Prop. 1 S (2018–2019) s. 173, herunder økning av delkravet om avansert biodrivstoff og innføring av veibruksavgift ut over omsetningskravet. Avansert biodrivstoff er produsert av rester og avfall fra næringsmiddelindustrien, landbruk eller skogbruk, og øker derfor ikke presset på regnskog. Disse medlemmer viser til at satsing på avansert biodrivstoff har gitt gode resultater, og at 75 pst. av biodrivstoff til veitrafikk i Norge i 2021 var avansert biodrivstoff – en økning på 23 pst. sammenliknet med 2020 (Kilde: Miljødirektoratet, 29. juni 2022).

Disse medlemmer viser til at omsetningskrav er et viktig og styringseffektivt verktøy for å sikre at norsk etterspørsel etter biodrivstoff ikke bidrar til avskogingsrisiko, siden alt biodrivstoff som inngår i oppfyllelse av omsetningskrav, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier. Disse medlemmer viser til at Solberg-regjeringen i Klimaplan 2021–2030 ønsket å opprettholde dagens biodrivstoffvolum i veitrafikken ved å gradvis øke omsetningskravet, innføre omsetningskrav for anleggsgjerdiesel, innføre omsetningskrav for skipsfarten og vurdere videre opptrapping av omsetningskravet for avansert biodrivstoff i luftfart.

Disse medlemmer viser til at delen med avansert biodrivstoff har økt til et nivå som gir lite rom for biodrivstoff med risiko for utslipp fra indirekte arealbruksendringer. Disse medlemmer vil likevel understreke at økt etterspørsel og krav til bruk av biodrivstoff må gjøres med omhu og med varsomhet. Disse medlemmer forventer at regjeringen følger markedet for biodrivstoff tett og gjør en vurdering av hvordan norsk biodrivstoffpolitikk påvirker prisutvikling, tilgjengelighet for biodrivstoff, risiko for avskoging, Norges folkerettslige forpliktelser og handelspolitiske interesser.

Disse medlemmer viser til at flere norske aktører har planer om å produsere avansert biodrivstoff, og at økt etterspørsel etter avansert biodrivstoff kan skape grønn næringsutvikling i Norge. Disse medlemmer viser til at totalt kom over halvparten av alle råstoffene som ble rapportert i 2021, fra Nord-Amerika og 25 pst. fra Europa.

Disse medlemmer påpeker at andelen råstoff som kom fra Norge, var kun på 1,2 pst.

Disse medlemmer mener det er behov for en konkret plan for å fremme produksjon av avansert biodrivstoff i Norge, og viser til behandling av Meld. St. 10 (2022–2023) «Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi» i transport- og kommunikasjonskomiteen, der Høyre i komiteens innstilling fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for hvordan Norge kan få en ledende posisjon i produksjon av bærekraftig drivstoff, slik at Norge er godt posisjonert gjennom et industrielt miljø når innblandingskravene blir innført i EU, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne viser til at biodrivstoff kan gi rask klimagevinst fordi det i stor grad kan brukes i eksisterende forbrenningsmotorer i stedet for fossilt drivstoff. Det er imidlertid en forutsetning at biomassen som skal brukes, ikke går på bekostning av matproduksjon eller fører til avskoging. Avansert biodrivstoff er laget av avfall og rester. Det er en begrenset ressurs som bør prioriteres for bruk der nullutslipp med elektriske løsninger enten er vanskelig eller uforholdsmessig dyrt. Til tross for at bruken av avansert drivstoff økte med 23 pst. i 2021 sammenlignet med 2020, var kun 1 pst. produsert i Norge.

Disse medlemmer vil peke på at EU-parlamentet 19. april 2023 godkjente en lov som gjør det forbudt å importere produkter til EU som kan knyttes til ødeleggelsen av verdens regnskoger. Loven tar sikte på å eliminere avskoging fra forsyningskjedene til en rekke varer som selges i Europa. Det vil blant annet gjelde soya, biff, treprodukter, palmeolje, gummi og kull, i tillegg til lær, sjokolade og møbler.

Totalt 10 pst. av de globale klimagassutslippene som bidrar til global oppvarming, kan knyttes til avskoging.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i løpet av 2023.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til bærekraftskriteriene som er en del av EUs fornybardirektiv og som skal fremme bærekraftig produksjon av biodrivstoff og flytende biobrensler. Bærekraftskriteriene består av to deler: krav om reduksjon av klimagassutslipp og arealkrav. Disse medlemmer påpeker at det innebærer at det må dokumenteres at biodrivstoffet gjennom livsløpet reduserer de totale klimagassutslippene med minst 50 pst., sammenliknet med livsløpsutslippene fra fossil bensin og diesel. Samtidig må nye produksjonsanlegg for biodrivstoff oppfylle et krav om 60 pst. reduksjon i klimagassutslippene.

Disse medlemmer påpeker at arealkravene sikrer at råstoffet til biodrivstoffet ikke er dyrket på arealer

som har høy biodiversitet eller et høyt karboninnhold. Det må kunne dokumenteres at det ikke er hugget regnskog eller drenert myr for å skaffe areal til råstoffproduksjonen. Biodrivstoff som er produsert av avfall eller rester fra produksjonsprosesser, trenger ikke oppfylle arealkriteriene, men må oppfylle kravet til reduksjon av klimagassutslipp. Disse medlemmer viser til at EU implementerte revidert fornybardirektiv med strengere miljøkrav til biodrivstoff, med virkning fra 1. januar 2021. Dette er ikke implementert i norsk rett. Disse medlemmer mener regjeringen snarest må legge frem en sak for Stortinget med mål om å implementere siste versjon av EUs fornybardirektiv i Norge.

## 2.2 Biodrivstoff i transport

Komiteen viser til at biodrivstoff har mange bruksområder, blant annet som drivstoff for tungtransport og i maritim sektor. Det er også et stort potensial for bruk av biodrivstoff i luftfarten. Økt bruk av biodrivstoff vil gi betydelige utslippskutt og er derfor viktig i omstillingen til et lavutslippssamfunn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen har økt omsetningskravet for bruk av avansert biodrivstoff for veitrafikk, innført omsetningskrav for ikke-veigående maskiner samt hatt forslag om innføring av nytt omsetningskrav for skipsfart og økning av omsetningskrav for luftfart på høring.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til at Miljødirektoratet nylig har levert en rapport der de har utredet et rapporteringssystem for biodrivstoff utenfor omsetningskravet, og at de fraråder en myndighetsstyrt registreringsordning. Miljødirektoratet anbefaler at aktører som ønsker å anskaffe biodrivstoff ut over omsetningskravet, kan stille kontraktskrav om dette, samt stille krav om revisorkontroll av bærekraftsegenskaper m.m. Disse medlemmer er positive til at aktører stiller krav til mer avansert biodrivstoff for å kutte egne utslipp, såfremt det dokumenteres at biodrivstoffet kjøpes ut over omsetningskravet og er bærekraftig med høy klimanytte. Disse medlemmer mener regjeringen bør tilrettelegge for økt frivillig rapportering av bærekraftsegenskapene på omsatt biodrivstoff utenfor omsetningskravet, slik at myndighetene får en bedre oversikt over hvor mye og hva slags biodrivstoff som omsettes.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til at veilederen til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) ikke anbefaler det offentlige å etterspørre

biodrivstoff når de skal anskaffe drivstoff for å redusere sine klimagassutslipp. Disse medlemmer mener regjeringen bør vurdere om også biodrivstoff bør anses som et klimatiltak i offentlige anskaffelser, dersom det legges til grunn kriterier om at biodrivstoffet må være avansert og bidrar til å overoppfylle omsetningskravet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres forslag og merknader om omsetningskrav for avansert biodrivstoff i luftfarten i Innst. 301 S (2022–2023) til Meld. St. 10 (2022–2023).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser videre til at Miljødirektoratet nylig har utredet og foreslått et nytt omsetningskrav for avansert biodrivstoff for sjøfart fra 1. juli 2023, og støtter at dette innføres.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt registrerer at mange aktører i transportsektoren er utålmodige etter å redusere sitt klimagassavtrykk, og derfor ønsker å bidra med mer enn det omsetningskravet legger opp til. Dette er noe myndighetene bør heie fram. Gitt at det blir innført en ordning med sertifisering som garanterer at biodrivstoffet ikke kommer fra kilder som går ut over matproduksjon eller fører til avskoging, foreslår disse medlemmer følgende:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som brukes ut over omsetningskravet.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne understreker at ordningene for å sikre at konvensjonelt biodrivstoff er bærekraftig, i dag er for dårlige, og at det er knapphet på avansert biodrivstoff globalt i dag. Norge har allerede en svært stor andel (6 pst.) av forbruket globalt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne mener derfor at bruken av biodrivstoff i Norge må prioriteres, og at luftfarten er særlig viktig. Her finnes det få andre måter å kutte mye utslipp på kort sikt. Disse medlemmer mener videre at prosentsatsen på omsetningskrav for biodrivstoff for vei-transport kontinuerlig bør justeres, slik at volumet som forbrukes, i det minste ligger fast, samtidig som bilparken elektrifiseres og færre bruker diesel.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet

De Grønne og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innen forslag til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 pst. avansert biodrivstoff-innblanding innen 2030.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten ut over omsetningskravet. En slik ordning kan gjøre det mulig for selskaper og enkeltpersoner å kjøpe bærekraftig fornybart drivstoff (SAF) i luftfarten. Ordningen bør åpne for samarbeid mellom flyselskap, drivstoffprodusenter og næringslivet.»

Komiteens medlemmer fra Venstre og Miljøpartiet De Grønne viser til at EU nylig har vedtatt forsterkning av EUs kvotesystem, ETS. Reformen innebærer at handelen med utslippsrettigheter også vil gjelde for skipsfart. Luftfart er allerede omfattet av kvotemarkedet i EU. Disse medlemmer påpeker at næringer i kvotepliktig sektor skal kutte 62 pst. innen 2030. Dette ble godkjent av Europaparlamentet og Rådet 18. og 25. april. Disse medlemmer mener regjeringen raskt må implementere lovendringene gjennom EØS-avtalen, og fremhever at lovendringene er EØS-relevante. Disse medlemmer viser til at Norges klimaavtale med EU innebærer at Norge må kutte minst 50 pst. av utslippene i vegtransportsektoren og andre ikke-kvotepliktige sektorer innen 2030, og disse medlemmer påpeker at økt bruk av biodrivstoff er avgjørende for å nå dette målet.

## 2.3 Biogass

Komiteen mener at biogass har et stort potensial, og at det er behov for å øke både produksjonen og forbruket av biogass i Norge. Komiteen mener at bærekraftig biogass er viktig for å redusere klimagassutslipp spesielt for skip og tungtransport der det ikke er utviklet modent nullutslippsdrivstoff.

Komiteen merker seg at Innovasjon Norge i løpet av 2023 skal gjøre en gjennomgang der det blant annet skal vurderes om det er behov for endringer i innretningen av virkemidlene, og at statsråden i sitt svarbrev skriver at man vil avvente denne gjennomgangen før det vurderes utvidelse av mandatet til Bionova til også å gjelde biogass.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til Representantforslag 188 S (2022–2023) forslag 3, og viser videre til Hurdalplattformen, der det slås fast at regjeringen vil stille krav om nullut-

slipp i nye anbud for ferger i 2023 og krav om lav- og nullutslipp i nye anbud for hurtigbåter i 2025. Disse medlemmer mener det er viktig at fylkeskommunene kompenseres for merkostnadene ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferger og hurtigbåter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at Solberg-regjeringen i klimaplanen varslet innføring av krav om nullutslipp i nye anbud for ferger i 2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til statsrådets vurdering av representantforslaget. I brev til komiteen framkommer det at regjeringen vil vurdere at enkelte fergesamband som i dag går på LNG, kan oppfylle kravet om nullutslipp ved bruk av biogass i neste kontraktperiode, i tråd med anbefalingene til direktorsgruppen bestående av Sjøfartsdirektoratet, DFØ, Miljødirektoratet og Statens vegvesen.

Disse medlemmer viser til at produksjonen av biogass har ligget på samme nivå de siste tre årene, samtidig som etterspørselen av biogass blant annet til lastebiler har økt betydelig. Det planlegges nå større anlegg flere steder i Norge, både gjennom utvidelser av eksisterende og nybygging. Disse medlemmer mener det er viktig å legge til rette for økt produksjon av biogass.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg endret avtalen til Enova slik at sirkulære prosjekter i større grad skulle prioriteres for å utløse viktige klimakutt, inkludert biogassprosjekter. Disse medlemmer viser til at aktørene i biogassbransjen, samt representanter for andre sirkulære forretningsmodeller, ikke opplever en endring i Enovas praksis etter at ny avtale ble signert. Disse medlemmer viser til Vedtak 450 (2022–2023), som Stortinget enstemmig har vedtatt:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge hvordan virkemiddelapparatet kan innrettes slik at man i sterkere grad støtter opp under deler av eller hele verdikjeder som bidrar til en overgang til mer sirkulærøkonomi.»

Disse medlemmer viser til at dette vedtaket foreløpig ikke har blitt fulgt opp, og ber derfor regjeringen følge opp dette vedtaket og komme tilbake til Stortinget på egnet måte i løpet av 2023.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for økt produksjon av og etterspørsel etter biogass, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2024.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til Innst. 192 S (2022–2023) til Dokument 8:57 S (2022–2023) om en kraftfull satsing på lokal energiproduksjon og Dokument 8:71 S (2022–2023) om en plan for enøk, der partiene fremmet flere forslag om biogass.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser videre til Innst. 192 S (2022–2023), hvor Rødt, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti foreslo følgende:

«Stortinget ber regjeringen etablere et utvidet investeringsprogram for biogass gjennom Enova og/eller Bionova, med et tallfestet mål for økt produksjon.»

«Stortinget ber regjeringen lage en plan med virkemidler for etablering av et nasjonalt nettverk av fyllestasjoner med flytende biogass. Planen må prioritere lengre, særlig trafikkerte veistrekninger.»

«Stortinget ber regjeringen innføre takstreduksjoner tilsvarende nullutslippskjøretøy for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, også utenfor byområder.»

Disse medlemmer viser til at disse partiene i samme innstilling skrev at

«... Enovas investeringsprogram for biogass i dag har strenge krav til innovasjon, som i dag skaper risiko for produsentene og kan forhindre produksjon av biogass med metoder man vet fungerer. Det er viktig at Enova har gode støtteordninger for produksjon av biogass med metoder man vet fungerer.»

og

«... at biler på biogass, som alternativ til elektriske biler, er mest nyttig for langtransport. I svarbrev av 24. januar 2023 viser statsråden til regjeringens behandling av Stortingets vedtak om obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger. Regjeringen har innført mulighet for fritak i byområder. Det er ikke det nødvendige incentivet for økt bruk av biogass framfor fossilt drivstoff.»

Disse medlemmer viser til at det, siden denne innstillingen ble avgitt, har kommet ny kunnskap om det store potensialet for biogass. Denne kunnskapen understreker behovet for både støtteordninger som sørger for utnyttelse av mest mulig råstoff til biogass med dagens teknologi raskt, og støtteordninger som utvikler ny teknologi.

Disse medlemmer viser til at Norge hvert år produserer enorme mengder biologisk materiale i form av matavfall, husdyrgjødsel, slam fra oppdrettsanlegg,

avløpsslam og andre kilder. Mye av dette håndteres som avfall og skaper forurensning og klimagassutslipp.

Disse medlemmer viser til at biologisk avfall er en stor, pålitelig, billig og lett tilgjengelig energiresurs. Biogass lages av avfallsstrømmer og har et vesentlig bedre miljøregnskap enn andre typer biodrivstoff. Teknologien for biogassproduksjon er moden, men avfallet utnyttes lite fordi det mangler politiske mål, strategier og virkemidler. Dersom Norge skal gjennomføre et reelt grønt skifte, kutte klimagassutslipp mer effektivt og nærme seg en sirkulær økonomi, er bioavfallet et godt eksempel på en ressurs som må tas i bruk i langt større grad enn i dag.

Disse medlemmer viser til at EU har satt som mål å fordoble sin biogassproduksjon innen 2030, til 342 TWh. Til sammenligning produserte Norge 0,7 TWh biogass i 2021. Innenfor RepowerEU-planen vurderes biogass som et viktig bidrag til å redusere avhengigheten av naturgass fra Russland, og til å gjøre Europa fornybart.

Disse medlemmer viser til rapporten «Mulighetsrommet for produksjon av biogass i Norge» (NORSUS, 2023), som beregner det teoretiske potensialet for energiproduksjon fra norske biogassressurser til 5,5 TWh med dagens tilgjengelige råstoff. Dette er i samme størrelsesorden som det fremtidige energibehovet til elbilparken. Av potensialet utgjør husdyrgjødsel 1,6 TWh, slam fra oppdrettsanlegg (som i dag ikke samles opp) 1,3 TWh og matavfall nær 1 TWh. I tillegg kommer avløpsslam, reststrømmer fra landbruket, organisk industriavfall og fiskeensilasje. Noe av fiskeensilasjen eksporteres i dag til Danmark, der den brukes til energiproduksjon. Det er en langreist og ineffektiv måte å bruke denne energiresursen på.

Disse medlemmer viser til Energikommisjonens rapport «Mer av alt – raskere», som anbefaler at det bør bygges ut 40 TWh ny fornybar kraft innen 2030 for å nå målet om 55 pst. kutt i utslipp av klimagasser innen 2030. Disse medlemmer har merket seg at biogass ikke er inkludert i anslaget, selv om halvparten av elektrisitetsbruken i bygg i dag går til varme, og på tross av at industrien har et stort varmebehov som i dag langt på vei dekkes av fossil energi.

Disse medlemmer viser til at biogass har en høy klimanytte. NORSUS har beregnet at 1 TWh energi fra biogass kan redusere Norges årlige utslipp med nær 200 000 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter hvis biogassen erstatter naturgass, og i overkant av 250 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter hvis den erstatter diesel. Ved produksjon av biogass fra husdyrgjødsel kan klimanytten potensielt bli enda større, siden det kan føre til mindre lagring av husdyrgjødsel i gjødselkjellere som avgir metan.

Disse medlemmer har merket seg at det å ta i bruk biogass, til forskjell fra for eksempel elektrifisering, ikke nødvendigvis krever teknologiutvikling. Siden biogass er kjemisk sett nær identisk med naturgass, kan den

ofte erstatte naturgassen direkte. Dette er relevant blant annet for fergesamband, der flere av de mest trafikkerte rutene, blant annet Halhjem–Sandvikvåg og Mortavika–Årsvågen i dag bruker naturgass som drivstoff. Biogass kan også mates inn på eksisterende gassnett der det fins slik infrastruktur.

Disse medlemmer viser til Innst. 124 S (2022–2023), der et mindretall bestående av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om 10 TWh biogassproduksjon innen 2035, og lage en plan for å nå dette målet».

Disse medlemmer beklager at regjeringspartiene foreløpig ikke har vært villige til å sette noe konkret mål for biogassproduksjon i Norge. Potensialet er stort, behovet er stort, og bransjen står klar. Det eneste som mangler, er politisk vilje.

Videre viser disse medlemmer til Dokument 8:189 S (2022–2023), der det blant annet ble foreslått å be regjeringen utrede og innføre en ordning som påbyr eller sikrer at slam fra havbruksnæringen samles inn, resirkuleres og kommer i bruk som ressurs for næringsutvikling og produksjon.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede om noen av de offentlige fergesambandene kan driftes på biogass.»

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Rødt, understreker at regjeringen snarest må følge opp Stortingets vedtak nr. 753 av 10. juni 2022 om å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti vil understreke det store potensialet biogass har, spesielt i transportsektoren. Disse medlemmer mener det må iverksettes tiltak som oppmuntrer til økt bruk og produksjon av biogass. Aktuelle tiltak er blant annet etablering av et nasjonalt nettverk av fyllestasjoner med flytende biogass og innføring av takstreduksjoner tilsvarende nullutslippskjøretøy for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger også utenfor byområder.

Disse medlemmer merker seg forslaget om en handlingsplan for økt produksjon og forbruk av biogass som sikrer at målet om 10 TWh biogassproduksjon innen 2030 nås. Disse medlemmer vil påpeke at en slik plan bør være på plass så raskt som mulig, slik at

bransjen har forutsigbare rammevilkår og kan planlegge for fremtiden. Det bør være et mål å få på plass en slik plan innen utgangen av 2023. Disse medlemmer viser videre til anmodningsvedtak nr. 753 av 10. juni 2022 om å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden. En harmonisering av regelverket bør være en del av handlingsplanen.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Enova og/eller Bionova mandat og ressurser til å støtte oppskalering av biogassproduksjonen i Norge til 10 TWh innen 2035.»

Disse medlemmer merker seg videre forslaget om å gi Bionova tilleggsmandat til å støtte en oppskalering av biogassproduksjonen med 2,5 TWh årlig fra 2024. Disse medlemmer støtter intensjonen i forslaget, men vil påpeke at 2,5 TWh må anses som høyt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Bionova tilleggsmandat til å støtte en oppskalering av biogassproduksjonen med 1 TWh årlig fra 2024.»

Disse medlemmer viser for øvrig til merknader og forslag på biogassområdet i Innst. 192 S (2022–2023) til Dokument 8:57 S (2022–2023) og Dokument 8:71 S (2022–2023).

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti påpeker at ønsket om å satse er stort, men politikken har til nå vært for lite helhetlig. Bionovas tilskuddsramme på 162 mill. kroner i 2023 var oppbrukt allerede i februar. Skal målet om utnyttning av 25 pst. av husdyrgjødsel nås og potensialet for produksjon av biogass utnyttes, må det til et taktskifte med en mer helhetlig politikk med incentiver og med langsiktige forutsigbare rammebetingelser for biogassproduksjon både på små og store anlegg.

Disse medlemmer legger til grunn at forbruket av drivstoff i maritim sektor er stort, men at det likevel må arbeides med erstatninger for dagens fossile drivstoff og skapes et marked for alternativene. For å framskynde prosessen med å fase ut fossil energi i maritim sektor og skape et marked for alternativer, må en reduksjonsplikt utredes.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 utrede en reduksjonsplikt i maritim sektor, hvor alle fornybare drivstoff vurderes.»

Disse medlemmer viser til flertallsvedtak i behandlingen av Meld. St. 36 (2020–2021) og Meld. St. 11 (2021–2022) og vedtak nr. 753, 754, 755, 756 og 757 i behandlingen av Innst. 446 S (2021–2022) og den brede enigheten i Stortinget om å legge til rette for produksjon og bruk av biodrivstoff og biogass i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne viser til merknader og forslag fra Fremskrittspartiet, Venstre og Miljøpartiet De Grønne i Innst. 446 S (2021–2022):

«Disse medlemmer viser til at reduksjonsplikt er et alternativt virkemiddel til omsetningskravet for å kutte klimagassutslipp fra transportsektoren. I stedet for å stille krav til andelen biodrivstoff, stiller reduksjonsplikten krav til den samlede reduserende effekten på klimagassutslipp, sammenlignet med om man kun solgte fossilt drivstoff. Disse medlemmer har merket seg at man innførte dette systemet for flytende drivstoff i Sverige i 2018, og at en reduksjonsplikt synes å være kostnads- og styringseffektivt.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

‘Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem for Stortinget om det bør innføres reduksjonsplikt som alternativ til omsetningskravet for biodrivstoff for flytende drivstoff i transportsektoren.’»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi biogasskjøretøy fritak for bompenger.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne viser til svarbrev fra Klima- og miljødepartementet datert 18. april 2023 med departementet vurdering av Dokument 8:188 S (2022–2023). Her skriver statsråden at Enova gjennom mange år har gitt betydelig støtte til produksjon av biogass, og at Norge, Sverige og Danmark har

«strukturelle forskjeller som gjør det vanskelig å sammenligne effekten av ulike virkemidler på tvers av landene.»

Disse medlemmer mener den enkleste metoden for å sammenligne effekten av ulike virkemidler for økt biogassproduksjon i de skandinaviske landene, er å sammenligne den faktiske biogassproduksjonen i de skandinaviske landene. Norge produserte 0,7 TWh biogass i 2022, mens Danmark produserte 7 TWh, på tross av at det teoretiske potensialet for biogassproduksjon i Norge er sammenlignbart med Danmarks (ifølge beregninger fra henholdsvis NORSUS og SDU). Sverige produserte 2,3 TWh biogass i 2021.

Enova bevilget 200 mill. kroner til 5 biogassanlegg i 2022, mens Sverige bevilget 2,3 mrd. kroner til 83 biogassanlegg. Danmark har vedtatt å bruke 13,6 mrd. kroner på biogass de neste 20 årene.

Norge ligger altså svært langt etter resten av Skandinavia i biogass-satsingen, både i produksjon og investeringsstøtte. Det finnes store, utnyttede biogassressurser i Norge, og det er for disse medlemmer åpenbart at dagens virkemidler ikke er nok til at disse ressursene skal bli utnyttet.

Disse medlemmer har merket seg at utviklingen i biogassbransjen går i retning av store, industrielle anlegg. Dagens virkemiddelapparat ser ikke ut til å være tilpasset denne utviklingen. Et eksempel på et lovende storskalaprojekt som ikke har fått støtte fra Enova, er Bio Jæren, som har som mål å behandle 600 000 tonn husdyrgjødsel og produsere 130–150 GWh biogass årlig, i tillegg til biogjødsel og bio-CO<sub>2</sub>.

### 3. Forslag fra mindretall

**Forslag fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti:**

*Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen gi Enova og/eller Bionova mandat og ressurser til å støtte oppskalering av biogassproduksjonen i Norge til 10 TWh innen 2035.

*Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen gi Bionova tilleggsmandat til å støtte en oppskalering av biogassproduksjonen med 1 TWh årlig fra 2024.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti:**

*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen innen forslag til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 pst. avansert biodrivstoff-innblanding innen 2030.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten ut over omsetningskravet. En slik ordning kan gjøre det mulig for selskaper og enkeltpersoner å kjøpe bærekraftig fornybart drivstoff (SAF) i luftfarten. Ordningen bør åpne for samarbeid mellom flyselskap, drivstoffprodusenter og næringslivet.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti:**

*Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 utrede en reduksjonsplikt i maritim sektor, hvor alle fornybare drivstoff vurderes.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:**

*Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i løpet av 2023.

*Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen gi biogasskjøretøy fritak for bompenger.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt:**

*Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som brukes ut over omsetningskravet.

### 4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslagene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for økt produksjon av og etterspørsel etter biogass, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2024.



II

Stortinget ber regjeringen utrede om noen av de offentlige fergesambandene kan driftes på biogass.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 2. mai 2023

**Marianne Sivertsen Næss**

leder

**Terje Halleland**

ordfører



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1176-

11. april 2023

## Representantforslag 172 S (2022-2023) om utslippskutt med biodrivstoff

Jeg viser til brev fra Energi- og miljøkomiteen av 24. mars 2023 med vedlagt representantforslag 8:172 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad om utslippskutt med biodrivstoff. Representantforslaget inneholder syv forslag:

### **1. Stortinget ber regjeringen utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i løpet av 2023**

Når arealer som tidligere har vært benyttet til å produsere mat tas i bruk til å produsere biodrivstoff kan nye arealer avskoges for å produsere mat. Slike effekter blir gjerne kalt indirekte arealbrukseffekter eller Indirect Land Use Changes (ILUC) på engelsk.

Det ble gjort et grundig arbeid med å vurdere virkemidler for å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko i oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 753 fra 2017 om forbud mot palmeolje i offentlige innkjøp, noe som det er redegjort for i Prop. 1 S Klima- og miljødepartementet 2018-2019 på side 173-174. Regjeringen tar arbeidet med å sørge for at norsk etterspørsel etter biodrivstoff ikke bidrar til avskogingsrisiko svært alvorlig. Behovet for raske utslippskutt i Norge kan ikke gå på bekostning av natur og jordbruksarealer i utlandet. Bruk av bioressurser er en viktig del av løsningen på klimakrisen, men også et område der det er behov for å være varsom. Skog tar opp karbon, og er viktig karbonlager og levested for natur. Det er derfor helt avgjørende å sikre at import av biodrivstoff til Norge ikke øker globale utslipp, medfører naturødeleggelser, svekker verdens matproduksjon og matsikkerhet.

Den beste måten å sikre forsvarlig bruk av biodrivstoff på er derfor å regulere bruken gjennom omsetningskrav. Omsetningskravene er styringseffektive virkemidler som gir oss så mye biodrivstoff vi mener er forsvarlig. Det gir oss mulighet til å:

- 1) Vurdere samlet behov for bruk av biodrivstoff for å oppnå nasjonale utslippsreduksjoner opp mot hva vi mener er fornuftig i global sammenheng.
- 2) Prioritere mellom ulike transportformer ut fra en vurdering av hvor behovet er størst/nullutslippsteknologi er lengst unna og
- 3) Stille krav om bærekraft, kreve rapportering og føre tilsyn
- 4) Fase inn avansert biodrivstoff

Gjennom å fortsette med å bruke omsetningskrav for å fremme bruk av flytende biodrivstoff gir det oss bedre kontroll med risikoen for avskoging. Omsetningskrav gir i tillegg forutsigbarhet for produsenter om at det vil finnes et marked. Denne regjeringen har økt omsetningskravet for bruk av avansert biodrivstoff for veitrafikk og innført omsetningskrav for ikke-veigående maskiner. Vi har også hatt omsetningskrav for sjøfart og luftfart på høring. Miljødirektoratet har nylig levert en rapport med forslag til et nytt delkrav til A-råstoff i omsetningskravet for veitrafikk. Formålet med å innføre et delkrav til A-råstoff er å forbedre den globale klimaeffekten av omsetningskravet, ved å vri omsetningskravet fra B-råstoff mot A-råstoff som har bedre bærekraftsegenskaper. Regjeringen jobber løpende med å forhindre avskoging som følge av norsk biodrivstoffpolitikk. Eventuell ny politikk vil bli presentert i Klimastatus og -plan som vi legger fram sammen med statsbudsjettet i oktober.

## ***2. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som brukes ut over omsetningskravet***

Ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2022 vedtok Stortinget 17. juni 2022 følgende anmodningsvedtak (nr. 837):

*Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tilsvarende modell som Sverige for Norge for avansert biodrivstoff, og snarest mulig utarbeide et rapporteringssystem for bruk av bærekraftig biodrivstoff utover omsetningskravet, som oppfyller bærekraftskriteriene for biodrivstoff, og som ikke inneholder biodrivstoff med avskogingsrisiko. Dersom Sverige i prosessen med EU-kommisjonen ikke får gjennomslag for den foreslåtte modellen, bes regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til ny modell.*

Regjeringen rapporterte på oppfølgingen av anmodningsvedtaket i Prop. 1 LS (2022-2023) for Klima- og miljødepartementet og i Meld. St. 4 (2022-2023) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2021–2022. Her fremkommer det at Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utrede et rapporteringssystem for biodrivstoff utenfor omsetningskravet. I bakgrunnen for forslaget står det:

*En registreringsordning skal sikre klimagevinst for den som bruker biodrivstoff ut over omsetningskravet, for å unngå dobbelttelling, og sikre at dette biodrivstoffet er bærekraftig og uten høy avskogingsrisiko.*

Dersom vi tolker "myndighetsstyrt registreringsordning" som forskriftsfesting av rapporteringsplikt der poenget er at Miljødirektoratet fører kontroll med privatrettslige avtaler om kjøp av biodrivstoff, er dette allerede utredet. Rapporten fra Miljødirektoratet er nå til behandling i departementet.

Miljødirektoratets hovedanbefaling er fortsatt å bruke omsetningskrav for å fremme bruk av flytende biodrivstoff. Dette gir bedre kontroll med volum og bærekraftsegenskaper og legger best til rette for økt produksjon. Offentlige anskaffelser bør heller innrettes mot teknologier og løsninger som ikke er omfattet av omsetningskrav, som nullutslipp og biogass.

I utredningen skisserer og anbefaler Miljødirektoratet kontraktskrav som kan forbedre anskaffelsen av biodrivstoff utover omsetningskravet, for aktører som ønsker dette. Revisor spiller en sentral rolle i kontroll av biodrivstoff innenfor omsetningskravet, og kan også spille en rolle for biodrivstoff utover omsetningskravene. Et sentralt forslag er derfor at innkjøper stiller krav om revisorkontroll for volum utover omsetningskravet, der revisor både kan kontrollere bærekraftsegenskaper og at biodrivstoffet faktisk ikke brukes i omsetningskrav.

Det er uklart hva merverdien ved å innføre en myndighetsstyrt registreringsordning for biodrivstoff som skal brukes ut over omsetningskravet vil være. Miljødirektoratet peker på flere utfordringer ved å skulle forskriftsfeste et rapporteringssystem. De skriver blant annet:

*Salg av biodrivstoff utover omsetningskravet er utløst av slutt kunder som stiller krav om at biodrivstoffet ikke skal brukes i oppfyllelsen av omsetningskravet. Eventuelle bærekraftskrav til biodrivstoffet må også avtales mellom partene. Ansvar for at slike krav etterleves reguleres i kontrakt og påhviler avtalepartene å oppfylle. Miljødirektoratet har ikke hjemmel til å kontrollere slike privatrettslige avtaler.*

*For at Miljødirektoratet skal kunne kontrollere at biodrivstoff kommer utover omsetningskravet, må det forskriftsfestes et rapporteringssystem som innebærer dokumentasjonsplikt på alle salgskontrakter. Et slikt krav vil imidlertid innebære et dokumentasjonskrav som langt overgår rapporteringen på omsetningskravet i dag. Det kan videre stilles spørsmål ved om manglende overholdelse av en slik servicefunksjon, som kontrollen ville innebære, kunne medført at Miljødirektoratet ble holdt økonomisk ansvarlig. Vi anser derfor et krav om innrapportering av salgskontrakter som et uønsket og lite realistisk alternativ.*

Departementet har rapporten til behandling og vil rapportere tilbake til Stortinget på anmodningsvedtaket på vanlig måte.

### **3. Stortinget ber regjeringen innen forslag til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 prosent avansert biodrivstoff-innblanding innen 2030**

I 2020 ble det innført et krav om at 0,5 prosent av omsatt drivstoff til luftfart i Norge skal være avansert biodrivstoff. Omsetningskravet omfatter alt drivstoff solgt til innenriks og utenriks luftfart, unntatt drivstoff solgt til militære flygninger. Formålet med kravet er å redusere klimagassutslipp fra luftfart og fremme produksjon av avansert biodrivstoff. Det er få teknologiske modne alternativer for å redusere utslippene i luftfart og derfor er omsetningskrav i luftfart viktig.

Miljødirektoratet sendte i januar i år på oppdrag fra KLD et forslag til økt omsetningskrav til 2 prosent for avansert biodrivstoff til luftfart på offentlig høring. De fleste høringsinnspillene var kritiske til en økning i omsetningskravet nå og ønsker å utsette økningen i omsetningskravet til det felleseuropeiske omsetningskravet innføres. Dette ble begrunnet med at et økt nasjonalt krav vil forsterke konkurranseulempen norske aktører har.

I ny nasjonal luftfartsstrategi som ble lagt fram i januar i år er det understreket at omsetningskravet for biodrivstoff fortsatt skal være hovedvirkemiddelet for å fremme bruk av biodrivstoff i luftfarten. Videre har regjeringen signalisert at den vil vurdere å harmonisere det nasjonale omsetningskravet med det foreslåtte EU-regelverket RefuelEU Aviation.

Det er ventet sterk vekst i produksjon og bruk av bærekraftig flydrivstoff, SAF, grunnet RefuelEU Aviation som har krav om 2 % i 2025 og 5 % i 2030. Det er flere norske aktører som har planer for produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge og økningen i EU vil kunne bidra til å sikre lønnsomhet. Det norske omsetningskravet er foreslått økt til 2 % for å harmonisere med EU-kravet som kommer. Et eventuelt stort avvik mellom norske reguleringer og EUs (15 % vs 5 %) kan gi karbonlekkasje i form av redusert i bunkring i norske lufthavner og økt bunkring i utlandet. Det er grunn til å tro at riskoen for karbonlekkasje vil være betydelig høyere ved 15% nasjonalt og 5% i eu enn ved 2% nasjonalt og null i EU. I konsekvensutredning av omsetningskrav på 2% fra 1. juli 2023 fremkommer det blant annet:

- Et økt omsetningskrav til 2 prosent vil utgjøre en prisøkning på ca. 20 øre per liter. Dette utgjør en begrenset del av drivstoffkostnaden.
- Hvorvidt økt omsetningskrav vil føre til økt bunkring av drivstoff utenlands, er krevende å anslå nøyaktig, men effekten er trolig liten. Drivstoff er allerede dyrere i Norge enn i utlandet. Det antas at flyselskap allerede bunkrer utenfor Norge på grunn av prisdifferansen, så langt det lar seg gjøre. Det er begrenset hvor mye tankkapasitet et fly har og hvor mye ekstra drivstoff et fly kan ta med, og økt vekt fra mer drivstoff gir høyere drivstofforbruk.
- På grunn av merkostnadene til økt drivstofforbruk knyttet til å bunkre mer drivstoff, vil det generelt trolig være flytrafikk til destinasjoner i nærhet av Norge som er mest utsatt for karbonlekkasje.

- Regjeringen jobber med å løse problemet med at luftfartsbransjen skal kunne nulltelle sine utslipp fra bruk av biodrivstoff i kvotesystemet, et problem som vil øke ved et omsetningskrav som er betydelig høyere i Norge enn resten av EU.

Det har under den offentlige høringen kommet flere innvendinger mot å ha en egen norsk opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, slik forslaget innebærer. Saken er til behandling i Klima- og miljødepartementet. Eventuell ny politikk vil presenteres i Klimastatus og -plan og eventuelt i klimameldingen som vil legges fram i 2024.

***4. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten ut over omsetningskravet. En slik ordning kan gjøre det mulig for selskaper og enkeltpersoner å kjøpe bærekraftig fornybart drivstoff (SAF) i luftfarten. Ordningen bør åpne for samarbeid mellom flyselskap, drivstoffprodusenter og næringslivet***

Regjeringen er opptatt av, og har, god og tett kontakt med både luftfartsbransjen og produsenter for å legge til rette for bruk av biodrivstoff i luftfarten.

Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utrede et rapporteringssystem for biodrivstoff utenfor omsetningskravene. Den utredningen kan gi oss noen svar som også vil være relevante for spørsmålet om det er hensiktsmessig med et tilsvarende rapporteringssystem for luftfarten. Miljødirektoratet skissert og anbefalt kontraktskrav som aktørene kan bruke for å forbedre klimaeffekten av frivillig bruk av biodrivstoff utover omsetningskravet. En sentral del av dette er at innkjøper kan stille krav om revisorkontroll for volum utover omsetningskravet, der revisor både kan kontrollere bærekraftsegenskaper og at biodrivstoffet faktisk ikke brukes i omsetningskrav.

Omsetningskravet er et minstekrav og ikke et tak for bruk av biodrivstoff. Private initiativ om å bruke mer enn minstekravet kan løses gjennom privatrettslige avtaler uten at det innføres en myndighetsstyrt registreringsordning. SAS tilbyr allerede en slik løsning, gjennom kjøp av biodrivstoff når du bestiller flybilletter. Salg utover omsetningskrav er ikke regulert av Miljødirektoratet, og systemer for kontroll og oppfyllelse av bærekraftskrav må partene selv ta hånd om.

***5. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 utrede en reduksjonsplikt i maritim sektor, hvor alle fornybare drivstoff vurderes.***

I Sverige har man reduksjonsplikt, mens vi i Norge bruker omsetningskrav. Et reduksjonspliktsystem har noen fordeler, blant annet at det er mer teknologinøytralt og gir insentiver til å benytte drivstoff med høyest klimagassreduksjon.

Modellen gir i prinsippet insentiv til å levere drivstoff med høyere klimagassreduksjon enn det minstekravet (terskelkravet) som gjelder for at et bestemt biodrivstoff kan bidra til å oppfylle

omsetningskravet. Den samlede klimaeffekten blir imidlertid ikke nødvendigvis høyere ved et reduksjonspliktsystem enn ved et omsetningskrav – det kommer an på hvilke krav man stiller i hvert system. Det er også ulemper ved en reduksjonspliktmodell. En kjent innvending er at den er langt mer kompleks enn omsetningskrav og at den høyt vektlegger, og gir høy økonomisk verdi til noe som er usikkert, nemlig den kvantifiserte vurderingen av livsløpsutslippene til produktet. Miljødirektoratet har ikke utredet reduksjonspliktsystem for maritim sektor og Klima- og miljødepartementet har ikke planer om å be dem om å utrede dette på nåværende tidspunkt.

Miljødirektoratet har nylig utredet og foreslått et nytt omsetningskrav for avansert biodrivstoff for sjøfart fra 1.juli 2023. Den offentlige høringen ble avsluttet 20. mars 2023. Det har vært et omfattende arbeid over flere år. Dette er et helt nytt krav med tilhørende rapportering. I forbindelse med utredningen gjorde Miljødirektoratet en vurdering av om biogass bør være inkludert, og konkludere med at det ikke var hensiktsmessig. Å utrede et reduksjonspliktsystem vil forutsette en større utredning som anslagsvis vil ta ett år før påfølgende høringsrunde. Jeg ønsker å minne om at omsetningskrav for sjøfart ble vedtatt gjennom anmodningsvedtak i 2016. Det vil være uheldig å endre modell for omsetningskravet kort tid etter at det eventuelt er innført.

Det vil være fordeler og ulemper ved en overgang til reduksjonsplikt som krever en større utredning før implementering. På nåværende tidspunkt mener jeg det er viktig å komme i gang med omsetningskravet for sjøfart som er ferdig utredet og hørt framfor å starte en ny stor utredning. Jeg er opptatt av at sjøfartsnæringen gis stabile rammevilkår som gjør det mulig å planlegge for utslippsreduksjoner fram mot 2030. Det vil være mye læring i å innføre omsetningskravet for sjøfart og det vil gi et godt grunnlag for å videreutvikle og bygge ut politikken.

#### ***6. Stortinget ber regjeringen gi Bionova tilleggsmandat til å støtte en oppskalering av biogassproduksjonen med 2,5 TWh årlig fra 2024***

Innovasjon Norge (IN) skal i løpet av 2023 gjøre en gjennomgang av de virkemidlene som ligger i IN nå. I dette arbeidet skal de blant annet vurdere om det er behov for endringer i innretningen av virkemidlene. Vi må avvvente denne gjennomgangen før man kan vurdere utvidelse av mandatet til Bionova.

#### ***7. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge***

Miljødirektoratet har levert en rapport med et forslag om å øke omsetningskravet for biodrivstoff for veitrafikk fra 17 til 19 % fra 1. januar 2024 sammen med et forslag til eget delkrav for avansert biodrivstoff basert på A-råstoff. Formålet med å innføre et delkrav til A-råstoff er å forbedre den globale klimaeffekten av omsetningskravet, ved å vri omsetningskravet fra B-råstoff mot A-råstoff som har bedre bærekraftsegenskaper. Et delkrav til A-råstoff vil også gi insentiver til norsk produksjon av avansert biodrivstoff fra A-

råstoff. Videre bidrar omsetningskravene til å sikre et marked med en betydelig og stabil etterspørselsimpuls.

Enova støtter investeringer i ny teknologi for å få på plass produksjon av avansert biodrivstoff i Norge. Det er to større norske prosjekter for produksjon av flytende biodrivstoff basert på norske råstoff, Biozin og Silva Green Fuel som får støtte gjennom Enova til biodrivstoff. Begge selskapene skal ta i bruk innovativ teknologi for å benytte sagflis og andre biprodukter og rester fra skogindustrien til biodrivstoffproduksjon. Fordi det skal benyttes teknologi som ikke tidligere er tatt i bruk i stor skala, er det betydelige merkostnader og teknologirisiko i prosjektene. Silva Green Fuel har i dag et Enova-støttet demoanlegg i drift, mens Biozin har mottatt investeringsstøtte fra både EUs innovasjonsfond og fra Enova. Til sammen vil de to fabrikkene kunne produsere rundt 300 millioner liter biodrivstoff nærmere 2030.

I Hurdalsplattformen har regjeringen signalisert at den vil «etablere en storstilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren og legge fram en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser». Regjeringen tar sikte på å legge fram en slik plan for helhetlig verdikjede i klimameldingen som er varslet å komme i 2024.

Med hilsen



Espen Barth Eide





DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Energi og miljøkomiteen Stortinget  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1266-

18. april 2023

### **Representantforslag 188 S (2022-2023) om økt produksjon og forbruk av biogass**

Jeg viser til brev fra Energi og miljøkomiteen av 31. mars 2023 med vedlagt representantforslag 8:188 S (2022 – 2023) fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Kristoffer Robin Haug og Lan Marie Nguyen Berg om økt produksjon og forbruk av biogass. Representantforslaget inneholder fire forslag. Jeg svarer nedenfor på forslag 3 og 4 da Stortinget har vedtatt at forslag 1 og 2 ikke skal behandles, jf. oversendelsesbrevet.

#### ***3. Stortinget ber regjeringen utrede om noen av de offentlige fergesambandene kan driftes på biogass.***

Regjeringen varslet i Hurdalsplattformen at vi vil stille krav om nullutslipp i nye anbud for ferger i 2023. På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet har en direktoratgruppe bestående av Sjøfartsdirektoratet, DFØ, Miljødirektoratet og Statens vegvesen utarbeidet forslag til nullutslippskrav til ferger og hurtigbåter. Som del av løsningen foreslår direktoratsgruppen at fergesamband som i dag driftes på LNG kan oppfylle kravet om nullutslipp ved bruk av biogass i neste kontraktsperiode. Regjeringen jobber nå med oppfølgingen av forslaget fra direktoratsgruppen.

#### ***4. Stortinget ber regjeringen snarest følge opp Stortingets vedtak nr. 753 av 10. juni 2022 om å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.***

Stortingets vedtak nr. 753 av 10. juni 2022 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å følge opp initiativ til å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden og komme tilbake til Stortinget med en plan for dette i

---

*forbindelse med budsjett for 2023, samtidig gjennomgå virkemidler for biogass i andre nordiske land og vurdere endringer for å sikre at norske biogassprodusenter er mer konkurransedyktige i møte med utenlandsk biogassproduksjon.»*

KLD mottok en rapport «*Biogass i Skandinavia -En sammenligning av virkemidler*» fra Miljødirektoratet i sommeren 2022 som sammenligner rammevilkårene for biogass i Norden. Miljødirektoratet kom ikke med anbefalinger til hvordan eller hvorvidt rammevilkårene i Norge bør endres. Rapporten viser at Norge, Sverige og Danmark alle har virkemidler for produksjon og bruk av biogass, men virkemidlene treffer ulike deler av biogassens verdikjede og har ulik størrelse. Gjennom Enova har den norske staten over flere år gitt betydelig støtte til produksjon av biogass. Ser man kun på investeringsstøtte gir det ikke et fullstendig bilde av rammevilkårene for biogassproduksjon i Norge, Sverige og Danmark. Landene har strukturelle forskjeller som gjør det vanskelig å sammenligne effekten av ulike virkemidler på tvers av landene. Norge har for eksempel det største samlede avgiftsfritaket. Rapporten er til vurdering i Klima- og miljødepartementet og anmodningsvedtaket vil svares ut for Stortinget på egnet måte.

Med hilsen



Espen Barth Eide



