



STORTINGET

Representantforslag 153 S

(2017–2018)

fra stortingsrepresentantene Per Espen Stoknes, Else-May Botten og Espen Barth Eide

Dokument 8:153 S (2017–2018)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Espen Stoknes, Else-May Botten og Espen Barth Eide om likebehandling av kjøretøy for avfallsbasert biogass med kjøretøy for elektrisitet og hydrogen

Til Stortinget

Bakgrunn

Biogass fra avfall gir høy verdiskaping nå – og i fremtiden

Biogass fra avfall er et klimanøytralt avansert bi drivstoff med svært små lokale utslipp, som man kan produsere mye mer av her i landet. Men manglende forutsigbarhet i etterspørsel etter biogass er en viktig markedsbarriere som forsinker videre satsing på biogass. I 2016 kom rapporten *Verdiskaping av biogass på Østlandet* (Thema Consulting, Avfall Norge, Biogass Oslofjord 11/2016). Rapporten viste at biogassindustrien står for stor lokal, regional og nasjonal verdiskaping. I snitt bidrar produksjonen av biogass til en samlet verdiskaping på ca. 2 mrd. kroner per GWh produsert, og en sysselsetting på 1,7 årsverk per GWh produsert.

I dag er produksjonen av biogass i Norge rundt 600 GWh, og den forventes å øke til 1 TWh i 2020. Bransjeforeningene som samler produsenter (Avfall Norge) og distributører (Energigass Norge), mener at Norge realistisk sett kan og bør kunne produsere 10–12 TWh biogass basert på utnyttelse av ressursene i avfall fra det urbane rom, landbruk, skogbruk og havbruk. Dette kan dekke inntil 20 prosent av all innenlands veitransport. Dette tilsvarer da et potensial på 20 000 nye og varige ar-

beidsplasser og 27,6 mrd. kroner/år i bidrag til BNP. I tillegg til disse tallene kommer engangseffekter fra den økonomiske aktiviteten med bygging og utvidelse av anlegg samt infrastruktur for biogass, biogjødsel og innsamling av avfall (avfallshåndtering).

Denne engangseffekten er anslått til ca. 13 800 årsverk og 14 mrd. kroner i økt norsk verdiskaping ved eksempelvis bygging av 2 TWh i ny kapasitet (Thema-rapport, 2016-16, s. 30). Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) kom i 2017 med sin potensialstudie for biogass, hvor de anslo et potensial opp til 33 TWh, inkludert produksjon av makroalger som råstoff. Biogassen er tilgjengelig nå, og det kan produseres mye mer på avfallsressursene som finnes i Norge. Man kan altså minst tidoble produksjonen i Norge.

Biogass fra avfall har aller størst klimanytte

I 2017 kom rapporten *Bærekraft og klimagassreduksjoner for norskprodusert biogass – Kunnskapsgrunnlag og anbefalinger til innkjøpere* (Carbon Limits/Thema Consulting/Fossil Free Fuels, Avfall Norge og Biogass Oslofjord 8/2017). Rapporten viser at 4 av 5 analyserte verdikjeder for norsk biogassproduksjon gir klimakutt på mer enn 90 prosent i forhold til fossile drivstoff. Analysene er gjort med rammeverket og systemgrensene i EUs bærekraftkriterier (fornybardirektivet, EU RED). Rapporten viste også at med bruk av biogjødsel fra biogassanlegget til ny matproduksjon blir klimaeffekten mer enn 100 prosent. Og når grønn CO₂ fra biogassen utnyttes for eksempel til matproduksjon i veksthus, kan en biogass-verdikjede dokumentere 150 prosent reduksjon i klimagassutslipp.

Biogass er et rent og bærekraftig drivstoff

Biogass inneholder nesten ingen partikler (PM) og har svært lave utslippsnivåer av nitrogenoksider (NO_x), noe som gjør det til et ideelt drivstoff for bruk i byområder. Biogass slipper ut inntil 95 prosent mindre PM 2,5 og inntil 70 prosent mindre NO_x sammenlignet med strenge europeiske utslippsstandardene for nye tungvognsbiler og lette kjøretøyer (Euro VI/ 6). Avgass fra gassmotorer for biogass er også fri for andre skadelige og kreftfremkallende forurensninger. Teknologien for å benytte både komprimert og flytende biogass er moden og krever ikke ytterligere kjemisk behandling (f.eks. Ad-blue-injeksjon) for å møte utslippsgrenser. Gassmotorer har derfor flere fordeler i forhold til konvensjonelle forbrenningsmotorer, som krever et kostbart og komplisert utslippsbehandlingssystem. Motorer som går på biogass, har også inntil 50 prosent mindre støy enn motorer som går på tradisjonelle drivstoff. I tillegg skjer det en rask utvikling innen brenselceller for metan som betyr at biogass kan benyttes i kombinasjon med elmotorer og batterier innen både veitransport, sjøfart, tog m.m. Det er nylig gjort en analyse for elektrifisering av Nordlandsbanen versus bruk av biogass, som konkluderer med betydelige besparelser og fordeler med biogass.

Biogass er sirkulær bioøkonomi

Biogassproduksjon er avfallsbehandling (materialgjenvinning) og dermed en viktig del av sirkulærøkonomien. En større satsing på biogass vil bidra til at Norge innfrir EUs krav innen sirkulær økonomi og materialgjenvinning (matavfall fra husholdning og næring). Biogjødslet som produseres gjennom biogassproduksjon, kan dekke det store behovet man har i Norge i dag for gjødsel i både konvensjonelt og økologisk landbruk.

Regjeringen har i sin bioøkonomistrategi slått fast at man skal satse på bioøkonomien og tiltak som gir:

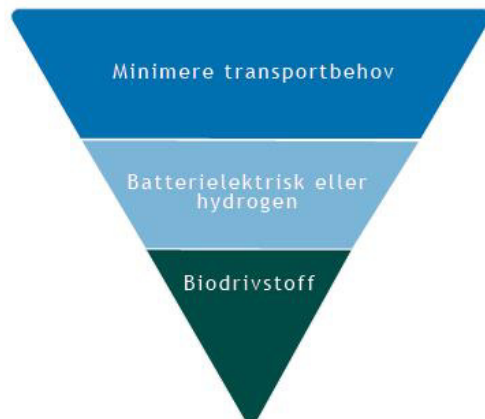
- verdiskaping,
- reduksjon i klimagassutslipp
- god utnyttelse av ressursene

Tiltak som kombinerer disse 3 målene, skal ifølge strategien prioriteres i myndighetenes politikktutforming.

Biogassen spiller altså i miljø, klima og verdiskapingens eliteklasse. På bakgrunn av denne kunnskapen mener forslagsstillerne at biogass nå bør sidestilles med elektrisitet og hydrogen i satsingen på et grønt skifte i transportsektoren. Bransjen påpeker at det allerede er bygd opp en industri rundt biogass og biogjødsel, men at det nå er svært viktig at etterspørselen etter kjøretøy med biogass som drivstoff¹ stimuleres.

Sidestilling av biogass med elektrisitet og hydrogen i drivstoffhierarkiet

Statens fagorgan i miljø saker, Miljødirektoratet, gir anbefalinger om valg av kjøretøYTEknologi og har laget et drivstoffhierarki. Hierarkiet rangerer ulike typer drivstoffteknologier og benyttes som kunnskapsgrunnlag for Difi, kommuner og andre i forbindelse med offentlige og private anskaffelser av kjøretøy og drivstoff. I eksemplene under med drivstoffhierarkier benyttes uttrykket «*klimagassutslipp ved bruk*». Dette kan være misvisende fordi man i en beregning av klimagassutslipp må ta med hele verdikjeden i produksjon av kjøretøyet og drivstoffet, ikke kun bruken. Elektrisitet og hydrogen er viktige energibærere, men ingen direkte energikilde slik biogass faktisk er. I tillegg ser man av pyramidene vist under, at batterielektrisk og hydrogen, såkalt «0-utslippsteknologi», plasseres øverst, mens biogass kommer sammen med annet biodrivstoff under.



Kilde: Miljødirektoratet 2017

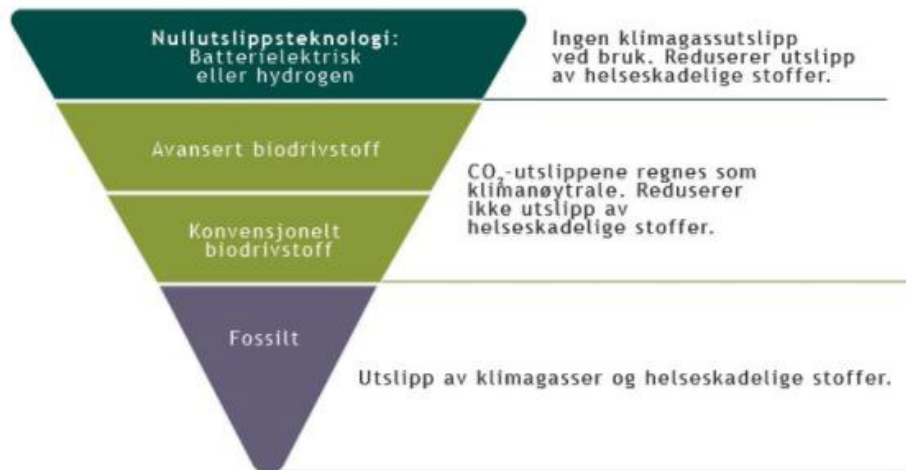
1. I Sverige, hvor man satser både på elektrisitet og biogass, samt hydrogen, passerte antallet kjøretøy for biogass 55 000 i 2017 (personbiler, nyttekjøretøy/drosjer, busser og andre tyngre kjøretøy). 63 personbilmodeller for biogass er i salg (Miljöfordon.se). Til sammenligning er det 35 elkjøretøy i markedet. Det finnes 170 offentlig tilgjengelige fyllestasjoner og i tillegg 60 for tungtransportmarkedet. 70 pst. av all gassomsetning til transport er fornybar biogass. Sverige har nylig innført nye kriterier for miljøbiler, hvor EL, HY og BG sidestilles: De fordon som får bonus i bonus-malus klassas som "klimatbonusbil" – gasbilar, laddhybrider, rena elbilar och vätgasbilar. Definitionen av "klimatbonusbil" måste nu ligga till grund för en ny miljöbilsdefinition

En annen fremstilling av pyramiden:

Velge nullutslipp, unngå fossilt

Miljødirektoratet anbefaler å prioritere teknologi og drivstoff ut i fra hierarkiet i pyramiden nedenfor når dere skal kjøpe inn nye kjøretøy, anleggsmaskiner eller transporttjenester.

Drivstoffhierarkiet



Kilde: Miljødirektoratet 2017

Rangeringen er gjort på bakgrunn av vurderinger av klimafotavtrykk. Klimafotavtrykket fra transport vil inkludere klimagassutslipp både fra produksjon av drivstoff og kjøretøy (inkludert utvinning og foredling av råstoffer), og forbrenning av drivstoffet.

Biogass bør i slike fremstillinger plasseres på samme nivå som elektrisitet og hydrogen og likebehandles med hensyn til fordeler og insentiver, for dermed å skape et større marked for biogass og sikre en utvikling av norsk biogassindustri. Det er avgjørende at gunstige vilkår for bruk av biogass ikke bidrar til økt bruk av forurensende fossil gass. Hvis reguleringene ikke tar høyde for dette, risikerer man at f.eks. senket engangsavgift på gassbiler kan bidra til at elbilen mister konkurransekraft sammenliknet med biler som går på fossil gass. Forslagsstillerne mener at denne risikoen må fjernes ved at bilkjøpere som nyter godt av fordeler som er beregnet på biogasskjøretøy, forplikter seg til å kun benytte biogass på bilen. Dette kan f.eks. kontrolleres ved kvitterings-seddel. I tillegg må avgiftsregimet for drivstoff sikre at det alltid er lønnsomt å velge det miljøvennlige alternativet.

Endring i beregning av engangsavgift

Personbiler med gassmotor veier ca. 100 kg mer enn bensin- eller dieselbiler og får derfor et påslag i engangsavgiften pga. vektkomponenten. CO₂-komponenten er beregnet ut fra fossil naturgass (CNG) som drivstoff, som oppgitt fra fabrikant. Denne er lavere enn bensin/diesel, men bør settes til 0 siden biogassen er klimanøytral.

For nyttekjøretøy (varebiler, drosjer, minibusser m.m.) beregnes engangsavgiften som en prosentvis andel av den fulle avgiften som i eksemplene under.

- Skoda Oktavia 150 hk, bensin med egenvekt 1 600 kg
Vektkomponenten i engangsavgiften (2017)¹: 80 391 kroner
- Skoda Oktavia, 150 hk, gass med egenvekt 1 700 kg
Vektkomponenten i engangsavgiften (2017): 104 397 kroner

Eksemplet viser at gassbilen får en påplussing i vektkomponenten på 24 006 kroner på grunn av gassdrift. Den samme bilen har et beregnet CO₂-utslipp oppgitt fra fabrikant på 121 g/km for bensin og 85 g/km for gass (fossil naturgass – CNG). CO₂-komponenten for 121 g/km utgjør 43 773 kroner, mens for 85 g/km er den beregnet til 9 147 kroner. Med andre ord en positiv differanse for gassbilen på 34 626 kroner. Til sammen viser regnestykket at gassbilen får en samlet engangsavgift på

1. <https://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2017/Bilkalkulator/>

118 426 kroner, mens tilsvarende bensinbil koster 129 046 kroner i engangsavgift, 10 620 kroner mer.

Dette bidrar ikke til å skape et marked for slike biler, og forslagsstillerne foreslår derfor en omlegging av avgiften. Engangsavgiften for gassbiler bør reduseres med minst 65 prosent. Dette kan gjøres gjennom å:

- Fjerne CO₂-komponenten i engangsavgiften for gassbiler som i Norge fyller biogass.
- Redusere vektcomponenten i engangsavgiften, slik at de samlede avgiftene ikke slår negativt ut for en gassbil med ekstra gasstank.

Endring i beregning av statens provenyer ved endring i engangsavgiftene for biogassbiler

Ved innføring av ny beregning av engangsavgift for biogassbiler som reduserer avgiften med 65 prosent fra dagens nivå, vil det fortsatt være et proveny på 35 prosent til staten. Det betyr at en slik bil vil gi et proveny på ca. 41 000 kroner per solgte bil, en reduksjon på ca. 77 000 kroner fra i dag.

Det er imidlertid rimelig å anta at kjøperne av slike biler ellers ville ha anskaffet enten elbil eller hydrogenbil, som i dag gir null i proveny til staten (100 prosent avgiftsfritak). Dermed blir provenyeffekten av tiltaket po-

sitivt. Det bør allikevel settes et måltall for salg av biogasskjøretøy, og utviklingen bør følges årlig.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen utrede og i forbindelse med statsbudsjettet 2019 legge fram forslag om en ordning for at kjøretøy utstyrt med motor som utnytter biogass som drivstoff (GA-skilte), likebehandles med kjøretøy som bruker elektrisitet (EL-skilte) eller hydrogen (HY-skilte), i form av redusert engangsavgift, fordeler ved bomringer og lokale parkeringsbestemmelser.
2. Stortinget ber regjeringen sikre at myndighetene gjennom sine offentlige anskaffelser sidestiller biogass med elektrisitets- og hydrogenalternativene knyttet til miljø- og klimahensyn.
3. Stortinget ber regjeringen klargjøre drivstoffhierarkiet, slik at biogassbilers klimanytte fremstilles på riktig måte i forhold til elektrisitet og hydrogen.

1. mars 2018

Per Espen Stoknes

Else-May Botten

Espen Barth Eide