



STORTINGET

# Representantforslag 231 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Gisle Meininger Saudland og Terje Halleland

Dokument 8:231 S (2020–2021)

---

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Gisle Meininger Saudland og Terje Halleland om å fjerne de statlige barrierene for økt produksjon og bruk av biogass**

---

Til Stortinget

## Bakgrunn

Biogass er både avfallshåndtering, ressursutnyttelse og energiproduksjon. Råstoffet for produksjonen er blant annet matavfall, avløpslam og organisk avfall fra industrien, som ellers er et problem å håndtere. Men en utnytter også ressurser som husdyrgjødsel, som gjennom biogassproduksjonen får større verdi. Produktene som skapes, er energi, gjødsel og fornybar CO<sub>2</sub>. Potensialet for produksjon av biogass i Norge er stort, men skal det investeres i nye anlegg for produksjon og distribusjon, er en avhengig av et fungerende marked som sørger for omsetning av biogassen. Per i dag er biogass avhengig av offentlige incentiver, og det er nødvendig å se på hva som kan utløse mulighetene for større bruk av biogass.

Gjennom mange år har man sett en omstilling i transportsektoren til økt bruk av nye kjøretøy som driftes på lav- og nullutslippsteknologi. Denne omstillingen har i hovedsak skjedd i privatbilmarkedet, der statlige skatteordninger har ført til at en stor andel av nye kjøretøy som blir kjøpt inn, er hybrid- eller elektrisk drevet.

I båttransporten blir elektrisitet og hydrogen som alternativ også vektlagt av det politiske miljøet, og dette er teknologiske løsninger som blir attraktive ved bruk

av bedre rammebetingelser for kjøp og bruk enn alternativene. Det er fra regjeringen pekt på innfasing av null- og lavutslippskjøretøy frem mot 2030. Biogass vil her kunne spille en viktig rolle fremover mot et lavutslippssamfunn i 2050. Målet er utslippskutt og ikke valg av én teknologi fremfor en annen. For skip som seiler lengre distanser, eller for tungtransporten er naturgass og biogass de tilgjengelige alternativene som vil kunne tette gapet til krav/teknologi og kutte klimagassutslipp på kort og lang sikt.

De største barrierene for økt bruk av biogass for tunge kjøretøy er mangelen på fyllestasjoner langs de viktigste transportkorridorene i Norge. Bransjen selv mener også at støtteordningen for bygging av fyllestasjoner er lite formålstjenlig. Takstfritak for biogasskjøretøy er enda ikke innført i bomstasjoner, og bruken av begrepet nullutslipp i politiske målsettinger virker ekskluderende for økt bruk av biogasskjøretøy.

Flertallet i Stortinget viste gjennom behandlingen av Meld. St.13 (2020–2021)Klimaplan for 2021–2030 at de ønsker å sikre en helhetlig utbygging av infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy, jf. Innst. 325 S (2020–2021). Dette forslaget inkluderer biogass, som per definisjon er en lavutslippsteknologi.

For fyllestasjoner for biogass er det en statlig støtteordning gjennom Enova som betinger at man også søker og får støtte til kjøp av kjøretøy. Kravet om at man også skal ha eierinteresser i kjøretøy for å investere i infrastruktur for fyllestasjoner, kan redusere muligheten for at en offentlig eller kommersiell aktør kan utvikle en lønnsom investering i et nettverk av fyllestasjoner. Ingen kommersiell aktør bygger fyllestasjoner uten å ha et marked. Ingen transportør kjøper inn kjøretøy uten å ha et sted å fylle drivstoff. En kan også søke om støtte til kun én stasjon eller ett kjøretøy om gangen, mens en for

utbygging av ladestasjoner for elbiler utlyser hele strekninger på anbud. Ved innkjøp av varebiler og tunge kjøretøy med eldrift gis det også automatisk svar «på dagen», mens det for innkjøp av biogasskjøretøy er en egen behandlingsprosess. I Sverige er det mulig å få en rammetillatelse for bygging av flere fyllestasjoner for biogass og støtte til innkjøp av flere biler i én søknad. Denne typen barrierer er med på å forsinke en ønsket utvikling nå og bør endres umiddelbart. Forslagsstillerne mener denne barrieren må fjernes.

I 2019 ba regjeringen ved daværende samferdselsminister Jon Georg Dale Vegdirektoratet utrede den tekniske løsningen for å gi biogasskjøretøy redusert takst/takstfritak i bomringen i Oslo. Denne saken er fortsatt ikke ferdig utredet og ligger ennå i departementet. Forslagsstillerne vil ha dette fritaket realisert raskest mulig.

I statlige planer som budsjetter, Klimaplan for 2021–2030 og NTP bruker en begrepet nullutslipp i politiske målsettinger for bruk av teknologi for å redusere klimagassutslippene i fremtiden. Dette begrepet er blitt allment kjent som begrep for den beste teknologien å satse på hvis man ønsker en mest mulig bærekraftig utvikling. Et problem med dette begrepet er at det fungerer som en barriere for bruk av biogass.

Stortinget viste ved behandlingen av statsbudsjettet for 2021 til behovet for en vurdering av å harmonisere rammevilkårene for biogassproduksjon i Norden jf. Innst. 9 S (2020–2021). Forslagsstillerne vil understreke viktigheten av fortgang i dette arbeidet og mener en harmonisering vil bidra til å utvikle biogassnæringen i Norge. Miljødirektoratet har identifisert et realistisk potensial for ny biogassproduksjon i Norge frem mot 2030 på 2,5 TWh, som tilsvarer omtrent en firedobling av dagens produksjon. I forhold til det beregnede biogasspotensialet i de andre nordiske landene, som er mye høyere, kan det være en fare for at det norske potensialet er vurdert for lavt. Dersom de norske anslagene er undervurdert, vil det gi et feil bilde av hvordan biogass kan bli en viktig faktor for å nå klimamålene i 2030, samtidig som næringen ikke gis mulighet til å oppfylle sitt potensial for verdiskaping og etablering av arbeidsplasser i Norge.

En produksjon av biogass på avfallsrester bidrar til å gjenbruke avfall som ellers ville bli brent. Prosessen med å foredle denne gassen til drivstoffkvalitet fjerner CO<sub>2</sub> fra gassen og kan ved rette incentiver bidra til å redusere de samlede klimagassutslippene. Restprodukter fra biogassproduksjon kan blant annet brukes som gjødsel.

Produksjon og bruk av biogass har derfor en rekke positive miljø- og klimaeffekter og bør derfor klassifiseres på linje med elektrisitet og hydrogen. Forslagsstillerne vil fjerne denne barrieren for å legge til rette for økt produksjon og bruk av biogass.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

### f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen 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.
2. Stortinget ber regjeringen innføre et obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2022.
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.
4. Stortinget ber regjeringen om å ta initiativ til å harmonisere rammevilkårene 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 biogassnæringen i Norge.

8. april 2021

**Erlend Wiborg**

**Hanne Dyveke Sottar**

**Tor André Johnsen**

**Helge André Njåstad**

**Gisle Meininger Saudland**

**Terje Halleland**