

DFØ

postmottak@dfo.no

Kopi: sarah.sinnathamby@dfo.no

Sak 20/1222 Forslag til revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere til veitransport, med fokus på flytende biodrivstoff.

Oslo, 07/11-2020

Høringsvar revidert veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff

Avfall Norge viser til høringsbrev av 28.09.2020 og vil komme med følgende innspill:

Offentlige anskaffelser viktig virkemiddel

Den norske verdikjeden for biogass er umoden. Derfor er offentlige anskaffelser et viktig verktøy for utvikle verdikjeden. Dette bekreftes av DFØ og Mdir selv i "Nullutslippstransport i leveranser til det offentlige" hvor det står at:

"...offentlige anskaffelser har vært et helt sentralt virkemiddel for utvikling av dagens biogassmarked. Fortsatt aktiv bruk av offentlige anskaffelser som inkluderer biogass vil være viktig for videre vekst."

Utviklingen går i feil retning

En enkel kartlegging vi har gjort på Doffin viser at svært få offentlig anbud innen renovasjon og avfallstransport har miljø med som tildelingskriterier og/eller biogass som kvalifikasjonskrav. Ca 30% av anbudene hadde miljøkriterier hvorav snittet på vektingen var 25 %. **Under en halv prosent hadde biogass som kvalifikasjonskrav.**

Videre står det i rapporten at krav til nullslippsleveranser bør utvides til å omfatte biogass i anskaffelser der nullutslippsløsninger er lite tilgjengelige eller uforholdsmessig dyre. I følge tall fra SSB var antall nyregistrerte gassdrevne lastebiler og busser i 2016, 954 mot 1249 i 2019. Dette tilsvarer en økning på litt over 20 %. **Fra 2017-2019 har økningen vært på under 1% hvert år.** Avfall Norges egen renovasjonsbenchmark viser en **nedgang** av andel renovasjonsbiler på biogass fra 2017 til 2019.

Hvorfor sidestille biogass med el og hydrogen?

Å likestille biogass i drivstoffmatrisen med nullutslippsløsningene vil virke som et incentiv til investering i biogass og hindre at man blir sittende på gjerdet og vente på at nullutslippsløsningene blir rimeligere.

Kjøretøy basert på biogass som drivstoff er allerede tilgjengelig i markedet i dag, og en økt satsing på bruk av biogassdrevne kjøretøy kan være med på å oppskalere den utskiftningen av kjøretøyparken som er nødvendig for å nå utslippskuttene innen transportsektoren.

Matrisen slik den nå foreligger, tar verken hensyn til den positive klimaeffekten som oppstår når man bruker avfallsressurser som innsatsfaktor i produksjonen av biogass, eller bidraget biogass gir til at Norge skal nå målene i sirkulærøkonomien. Disse faktorene bør spille inn når man vurderer de ulike alternativene opp mot hverandre slik det nå fremstilles i matrisen.

Om skillet mellom by og land

Veistøv er en viktig faktor mht. lokal luftforurensning og det er ingen forskjell på biogass, el og hydrogen mht. til dette. Vi stiller derfor spørsmålsteget ved skillet som er gjort mellom by og land i den foreslåtte matrisen og ber om at dette begrunnes bedre faglig.

Ang deres spesifikke spørsmål:

Spørsmål: Hvordan kan offentlige innkjøpere best få dokumentert klimagevinsten ved anleggene de mottar tilbud fra? Carbon Limits rapporten fra 2016 om klimagevinst fra ulike biogassanlegg viste noe variasjon mellom anleggene som inngikk i analysen.

Svar: Offentlige innkjøpere kan /bør etterspørre dokumentasjon på faktisk klimanytte. Standardverdiene i produktforskriften er basert på generelle beregninger, mens bransjenormen gir mulighet for spesifikke beregninger med samme rammeverk (RED2) for enkeltanlegg og verdikjeder, evt gjennomsnitt.

Bransjens initiativ til en [bransjenorm](#) kom som et svar på utfordringen med at biogass i økende grad ble valgt bort i offentlige anbud. Årsakene til dette var bl.a. biogass i produktforskriften (implementering av fornybardirektivet) har en "standardverdi" på 73 - 82% klimanytte (reduksjon med fossil diesel som referanse), mens de 6 analyserte biogassanleggene i Norge viste seg ha en klimanytte i gjennomsnitt på ca 90% med potensial for over 150%.

Spørsmål: Er det noen måte de kan få klimagevinst bekreftet på m.m. bransjenormen er benyttet? Er det for eks. ønskelig å vise til bransjenormen i krav til dokumentasjon?

Svar: Ja. Offentlige innkjøpere kan /bør etterspørre dokumentasjon basert på spesifikke dokumentasjonsverktøy som bransjenormen, og /eller anerkjente miljømerkeordninger som f.eks Svanemerket.

Avfall Norge mener det er svært viktig at rapporteringen av bærekraft og klimanytte blir bedre for anskaffelser av alle typer kjøretøy og drivstoff. EU har hatt bærekraftskriterier for biodrivstoff siden RED1 (2009) og RED2 (2018). Kriteriene har stadig blitt strammet inn i takt med ny kunnskap og etter omfattende debatt om klimanytten ved biodrivstoff.

Vi mener EUs bærekraftskriterier ikke er treffsikre nok og vi mener det viktig å bemerke at for el og hydrogen så eksisterer det i dag ikke egne bærekraftskriterier.

Hvorfor er biogass viktig?

Biogass er et biodrivstoff med høy klimagassreduksjon over livsløpet sammenliknet med fossilt drivstoff, og bruk og produksjon av biogass er god ressursutnyttelse. Utover at det offentlige stiller opp med tilskuddsordninger for å tilrettelegge for produksjon og bruk av biogass, er det viktig at biogassen får like konkurransevilkår som andre nullutslippsalternativer når det gjelder offentlige anskaffelser.

Produksjon av biogass fra avfall er et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp, og er nødvendig for at Norge skal nå sine materialgjenvinningsmål for avfallsbehandling. I tillegg så gir biogass betydelig lokal og regional verdiskaping i Norge.

Virkemidlene for å nå nye nasjonale målsetninger må harmoniseres slik at de felles styrker muligheten for å oppnå de ulike målsetningene.

- Norge har meldt inn ambisiøse klimamål under Parisavtalen med minst 50-55% klimagassreduksjon
- Norge er del av EUs rammedirektiver for avfall og sirkulær økonomi og dermed EUs målsettinger for materialgjenvinning hvor utnyttelse av avfall til biogassproduksjon spiller en viktig rolle.
- Nasjonal transportplan 2018–2029 la til grunn måltall om at alle nye bybusser skal være biogass eller nullutslipp i 2025.
- EUs rammedirektiv for avfall med endringer legger opp til en separat innsamling av biologisk avfall innen 2023.
- Biogass produsert fra avfall er et viktig tiltak for en mer sirkulær samfunnsmodell og gir betydelig verdiskaping - opp til 20.000 nye varige arbeidsplasser dersom potensialet tas ut.

I en rekke strategier og meldinger understreker Stortinget og Regjeringens ønsker og mål for å satse mer på biogass. F.eks Biogasstrategien (2014) og kommende handlingsplan for biogass (2020), Landbrukets klimaplan og klimaavtale (2019) hvor mål om 30% av all husdyrgjødsel til biogass står fast, Bioøkonomistrategien (2016) som understreker nødvendigheten av å utnytte avfallsressursene samt verdiskaping, og melding og avfall og sirkulær-økonomi (2018/19) - og kommende strategi for en sirkulær økonomi (2020).

Vennlig hilsen
Avfall Norge



Cecilie Lind
Adm.direktør