



Biogass Norge

Oslo 6. november 2020

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring

Innspill til revidering av veiledning om klima- og miljøvennlig drivstoff og energibærere

Biogass Norge er en interesseorganisasjon for norsk biogassbransje og en felles faglig arena for formidling av kunnskap og informasjon om biogass på vegne av bedrifter og organisasjoner. Biogass Norge vil med dette komme med sine innspill til revideringen av drivstoffmatrisen for tunge kjøretøy.

Biogass Norge oppfatter drivstoffmatrisen som en viktig veileder for det offentlige ved innkjøp av transporttjenester. Det gjelder særlig for kollektivtrafikken.

Markedet for bruk av biogass er fortsatt umodent. Det er derfor viktig at det offentlige legger til rette for bruk av biogass slik at biogassmarkedet blir den energibæreren samfunnet etterspør som en del av løsningen på klimautfordringene.

Offentlig sektor er fortsatt en viktig aktør på eiersiden av biogassanleggene. Det at det offentlige, parallelt med forvaltningen av sitt eierskap av produksjonsanlegg, har et bevisst forhold til hvordan biogassen brukes er viktig. Drivstoffmatrisen er i så henseende et viktig verktøy for å legge til rette for økt bruk.

Lik konkurranse for klimavennlige energibærere

Den foreslåtte drivstoffmatrisen har den klare positive siden at den favoriserer el, hydrogen og biogass over biodiesel. Samtidig er det på sin plass å minne om at hydrogen ikke er et reelt alternativ i tungtransport eller kollektivtransport ennå. Biogass er derimot et drivstoff som kan tas i bruk omgående. Derfor er det riktigere å likestille el, biogass og hydrogen i matrisen for å sikre at det utvikles gode transportløsninger for alle de tre klimavennlige energibærerne, særlig i transportsegment som ikke alltid egner seg til el løsninger. Biogass er en energibærer som det finnes gode løsninger for i transportsektoren og som gir ønsket klimaeffekt når de sirkulære egenskapene er ivaretatt.

Biogass Norge mener at el, biogass og hydrogen bør likestilles i matrisen. Om de sirkulære hensyn tas med er det gode argumenter for at både el og biogass har positive klimaeffekter. Ved Greve Biogass i Vestfold er det dokumentert at CO₂ tas inn i kretsløpet igjen gjennom gartnerivirksomhet. Når biogass er produsert i et slikt sirkulært kretsløp, som gir et utslippsresultat under null, bør det veie tungt når det offentlige gjør beslutninger om hvilken energiform som skal benyttes på kjøretøy som kjører på oppdrag for offentlig sektor. Biogass er mer et enn nullutslippsalternativ.

Biogass bidrar til gode klimavennlige løsninger, og må premieres for det. Det er logisk å skille mellom by og land i matrisen, men Biogass Norge forstår ikke helt logikken i at biogass kun skal gis 5 poeng i by, mens el får 10 poeng og hydrogen får 9,5 poeng. NO_x-utslipp, og kostnader ved NO_x-utslipp, er

brukt som argument, men Biogass Norge ser ikke helt hvordan de store forskjellene er fremkommet. Det kan virke som om biogass straffes for NOx-utslipp, men ikke krediteres tilsvarende for det store potensialet den har for CO2 reduksjon.

Ved bruk utenfor by gis biogass 7,5 poeng, dvs at biogass fortsatt får et stort trekk for NOx utslipp sammenlignet med el og hydrogen. Samme argumenter gjelder her som for byområder, CO2 bør telle med for å reelt ta hensyn til klimagevinsten biogass representerer. Derfor er det riktigere å ta utgangspunkt i en matrise der de tre energiformene er likestilt.

Fordi det i praksis er ulike hensyn som må avveies i lokale anbud, vil Biogass Norge oppfordre til at det i veilederen til bruk av drivstoffmatrisen gis klare råd om å legge til grunn lokal tilgang på biogass som et element i konkurransegrunnlaget. Det vil bidra til at der det er naturlige fortrinn å benytte lokalt produsert biogass, vil det åpne for å prioritere dette i et anbud.

Økt produksjon gir stabil tilgang på biogass

Det er et økende antall produksjonsanlegg for biogass som produserer flytende biogass. Det gjør at det er enklere å transportere biogass til der det er behov for den. Flexibiliteten i dette markedet har økt sammenlignet med tidligere der hovedvekten av det som ble produsert av biogass var komprimert og dermed ferskvare.

Teknologiutviklingen innenfor biogassbransjen er stor, noe som utvider mulighetene for effektiv produksjon og bruk. Renevo sitt anlegg som er under bygging i Sunnhordland er ett god eksempel på hvordan ny teknologi tas i bruk for å produsere flytende biogass på en mer effektiv måte. De benytter en teknologi utviklet av Oslobedriften Antec Biogas AS. Renevo har planer om å etablere ti nye anlegg i Norge og legger alene opp til en produksjon på 600 Gwh.

Denne utviklingen viser at det er mulig å tenke bruk av biogass i et større omfang enn tidligere. Det innebærer også at biogass kan tilbys markedet på mer stabile betingelser enn det som har vært erfaringen fra den tidlige perioden til biogass som drivstoff. Utviklingen forutsetter imidlertid at det offentlige tar et særlig ansvar og bruker innkjøpsmakten sin til å videreutvikle biogassmarkedet.

Med bakgrunn i klimaegenskapene, teknologiutviklingen og økt produksjonsvolum av biogass som det planlegges for i Norge, bør biogass likestilles med el og hydrogen i drivstoffmatrisen. Det bør være et mål for offentlige sektor i Norge å velge den energibæreren som til enhver tid kan tilby det beste klimaproduktet til en konkurransedyktig pris som vinner frem. Det bør ikke være en offentlig oppgave å rangere klimavennlige energibærere mot hverandre.

Biogass Norge har derfor følgende innspill

- El, biogass og hydrogen må likestilles som klimavennlige drivstoff i offentlige transportanbud.
- Støtter at ny drivstoffmatrise rangerer el, hydrogen og biogass over biodiesel.

Men vennlig hilsen



Pia Farstad von Hall
Daglig leder

