

## Høringssvar drivstoffmatrise offentlige innkjøp av transporttjenester

Energigass Norge viser til høringsbrev av 25.9.20 og vil komme med følgende innspill:

Energigass Norge støtter forslaget om at biodrivstoff som er en del av omsetningspåbudet, ikke får en tildelt faktor i den reviderte drivstoffmatrisen siden dette ikke øker omsetningen av fornybare drivstoff totalt sett.

Energigass Norge mener at utslippsfaktorene i utgangspunktet må settes lik for el, hydrogen og biogass siden kravene til lokale utslipp fra kjøretøy er blitt svært strenge, og fordi nye beregninger viser at klimanytten for biogass er høy.

### Vår begrunnelse

I flere anbudsrunder for innkjøp av offentlige busstjenester har lokalt produsert biogass blitt utkonkurrert av importert biodiesel, basert på klassifiseringen i drivstoffmatrisen som nå er i bruk. Ved å levere biodieselen i de offentlige anbudene utenom omsetningspåbudet, har en også kunnet sette en lavere pris ved at biodieselen ikke har vært ilagt veibruksavgift. Dette har i seg selv gitt høyere omsetning av biodiesel, men har også økt muligheten for at det omsettes biodiesel basert på palmeolje. Denne "hullet" i omsetningen av biodiesel er nå fjernet ved at all omsetning av biodiesel er ilagt veibruksavgift og volumet knyttet til omsetningspåbudet er hevet og andelen avansert biodiesel er økt.

Den nye drivstoffmatrisen bygger opp under den nye ordningen, siden det etter innføring av veibruksavgift på all biodiesel som omsettes, er svært liten sannsynlighet for at det omsettes biodrivstoff utenom omsetningspåbudet. Økt bruk av biodiesel innen offentlige transporttjenester gir derfor ikke økt bruk av fornybar energi i Norge, men kun omfordeler bruken. Energigass Norge støtter derfor forslaget til ny drivstoffmatrise på dette punktet.

Men vi er ikke enige i at det brukes ulike faktorer for el, hydrogen og biogass, og at en skiller mellom by og land.

Definisjonen av nullutslipp og lavutslipp ble første gang tatt i bruk i 1990 av The California Air Resources Board (CARB) som en del av Low Emission Vehicle regulation (LEV). Hensikten var å minske de lokale utslippene fra den økende biltrafikken i California. Siden 1990 har stadig strengere krav til kjøretøyene gjort at de lokale utslippene av NOx, svovel og partikler er redusert radikalt, og det er ikke lenger eksosen som er hovedproblemet fra nye biler, men asfalt og støv som virvles opp under selve kjøringen. Her er det ingen forskjell om en kjører på el eller diesel.

Energigass Norge mener derfor at tiden er inne for å innlemme biogass i samme klasse som nullutslipp, basert på de beregningene av klimanytte som nå gjøres gjennom det nyetablerte verktøyet Biogassnormen (foreløpig navn, vil bli endret).

I den vedlagte rapporten beskrives metoden og noen av resultatene fra bruken. Biogassnormen vil nå bli etablert som en varig ordning med et fast eierskap, og brukt systematisk i kartleggingen av bærekraft for biogass og biogjødsel.

Biogass er i Norge produsert av råstoff som står på A-listen i Produktforskriften, og er derfor avansert biodrivstoff i henhold til denne forskriften. Økt bruk av biogass vil derfor øke bruken av avansert biodrivstoff i Norge, noe som også tilsier at biogass skal ha same faktor som el og hydrogen i matrisen.

## Høringsvar fra Energigass Norge sak 20/1222

I tillegg er både kjøretøy og biogass som drivstoff tilgjengelig i dag. Kjøretøy kan leveres av alle de store produsentene av busser og tunge kjøretøy. Og biogass leveres av flere selskap, og produksjonen er økende.