

AIR LIQUIDE SKAGERAK AS  
Halvorsen, Frode

Hordaland Fylkeskommune

Postboks 80  
3901 Porsgrunn - Norway

Dato: 16.10.2018

*Object / Ref. : Innspill til konkurranseutsetting av Rutepakke Bergen sentrum og Bergen nord*

Hordaland Fylkeskommunes representanter,

Vi viser til fylkesmannens vurderinger knyttet til strategiske tema som er relevante for nye kontrakter for busskjøring i Bergen sentrum, Bergen nord og Osterøy oppsummert i saksframlegg 2018/14417-1, og ønsker å komme med innspill knyttet til tilrådingene i saken.

### **1. Det er god tilgang på biogass i Norge**

De siste årene har det vært en stor vekst i produksjonskapasiteten for biogass i Norge, og det forventes fortsatt sterk vekst de neste årene. Tilgjengelig produksjonskapasitet for råbiogass var i andre kvartal 2018 ca. 800 GWh, og ytterligere kapasitet er under utvikling flere steder i landet tilsvarende 545 GWh. En stadig økende andel av biogassproduksjonen oppgraderes til biometan og gjøres tilgjengelig for transportmarkedet. Produksjonskapasiteten for biogass med drivstoffkvalitet er ventet å nå 1 TWh (tilsvarende 100 millioner liter diesel) gjennom ferdigstillelse av prosjekter som har mottatt støtte fra Enova, hvorav ca. halvparten vil være tilgjengelig i flytende form. Flytende biogass (LBG) har lave kostnader knyttet til distribusjon, og biogass produsert i andre deler av landet vil derfor kunne gjøres tilgjengelig i Hordaland til konkurransedyktige priser av flere produsenter. Med tilgang på flytende biogass er det ikke lenger behov for naturgassbasert back-up ved forsyning av busser, noe som bidrar til høy klimanytte ved valg av biogass.

Markedene for biogass er i rask utvikling, men det er fortsatt god tilgjengelighet. Flere markedsaktører bidrar til en sunn konkurranse også der det stilles spesifikke krav til biogass. Bussmarkedet er spesielt interessant for biogass fordi det representerer sikker avsetning av betydelige volumer gass i en lengre periode, noe som er avgjørende for å oppnå en kostnadseffektiv distribusjon av produktet og forsvare investeringer i nødvendig infrastruktur.

Oppsummert mener vi at biogass generelt bør anses som et reelt alternativ for en større andel av ruteproduksjonen enn det som er skissert i saksframlegget.

## 2. Norsk biogass har høy klimanytte og kan bidra til å overoppfylle ambisjonsnivå for aktuelle rutepakker

Fylkestinget har satt ambisiøse mål for kutt i klimagassutslipp knyttet til kollektivtrafikken i Hordaland, med en ambisjon om å kutte 65% av klimagassutslippet i Bergen innen 2025. Norskprodusert biogass gir verdiskapning gjennom en lang verdikjede, skaper direkte og indirekte arbeidsplasser innen landbruk og matproduksjon, og bidrar til grønn omstilling, lavere utslipp og renere byer og tettsteder. I en rapport fra Avfall Norge er det dokumentert at norskprodusert biogass overoppfyller EU's bærekraftskriterier, og flere verdikjeder oppnår en reell klimagassreduksjon som ligger over 90% sammenlignet med fossile drivstoff beregnet i henhold til Produktforskriften. Dersom man også tar hensyn til reelle klimaeffekter knyttet til utnyttelse av biogjødsel fra biogassproduksjon og forbedret håndtering av råstoff (bla. husdyrgjødsel), overstiger den samlede klimanytten i verdikjeden i mange sammenhenger den som kan oppnås gjennom overgang fra fossile drivstoff til fornybar elektrisitet og grønn hydrogen i transportsektoren.

Økt bruk av norsk biogass sammenlignet med forventningene i saksframlegget kan bidra til å overoppfylle Fylkestingets ambisjoner for kutt i klimagassutslipp for kollektivtrafikken i Hordaland.

## 3. Tilgang på eksisterende gassinfrastruktur gir økt konkurransekraft for biogass

Biogass dekker i dag ca. 12% av drivstoffbehovet for busstrafikk i fylkeskommunal regi i Norge. Biogass krever på samme måte som naturgass utbygging av egen infrastruktur for å anvendes som drivstoff, noe som er relativt kostbart og normalt utgjør en betydelig andel av de totale kostnadene for biogass levert som drivstoff. Tilgjengelighet av eksisterende infrastruktur for fylling av gassbusser i Bergen sentrum og Bergen nord utgjør derfor en vesentlig verdi og mulighet for å realisere et kollektivtilbud basert på biogass med høy klimanytte. Tilgjengelighet av gassinfrastruktur er ventet å kunne bidra til å tilby konkurransedyktige priser for biogass for begge de aktuelle rutepakkene sammenlignet mot alle relevante alternativ.

For å muliggjøre leveranse av konkurransedyktige tilbud på biogass i Bergen sentrum, **er det viktig at gassanlegget på Mannsverk ikke fjernes i tråd med tilrådingen i saksframlegget.** Biogassbusser har en stor fordel knyttet til å gi vesentlig større reduksjoner i klimagassutslipp enn alternativene, og utnyttelse og evt. mindre utvidelser av gassanlegget vil kunne bidra til å oppfylle miljøambisjonene i Hordaland til en akseptabel kostnad.

## 4. Biogass kan leveres til forutsigbare priser og gir økt trygghet knyttet til fremtidige klimagassreduksjoner

Biogass produsert i Norge kan leveres til priser som justeres basert på forutsigbare indekser, f.eks. KPI-justert. Den samme forutsigbarheten er ikke mulig å oppnå i dagens marked når det gjelder andre flytende biodrivstoff som kan være aktuelle for dette anbudet, hvor priser i stor grad vil være påvirket av internasjonale markedsførhold og rammevilkår. For å sikre seg for kostnadsrisikoen er det i saksframlegget derfor foreslått å legge inn mulighet for å forhandle overgang til fossilt drivstoff dersom prisene på biodrivstoff blir vesentlig dyrere enn fossilt drivstoff. En slik overgang vil være uheldig, og vil bidra til å føre Hordaland langt unna ambisjonen for kutt i klimagassutslipp i temaplanen for lav- og nullutslippsbusser i fylket vedtatt av Fylkestinget i 2017.

Med vennlig hilsen

Halvorsen, Frode  
Administrerende Direktør  
Air Liquide Skagerak AS