



Arkivnr: 2014/17239-15

Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		13.03.2019
Fylkesutvalet		28.03.2019

Bompengar for låg- og nullutsleppskøyretøy takstgruppe 2

Samandrag

Fylkestinget i Hordaland gjorde eit verbalvedtak i budsjettet for 2019 om å utgreie fritak/rabatt for hydrogenbilar, utsleppsfrie varebilar og lastebilar, samt til differensiert fritak for bioetanol- og biogass-, samt ladbare hybrid-lastebilar. Vidare utsette Miljø- og samferdselsutvalet i januar 2019 sak om bompengar for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 (store bilar) med grunngjeving i fylkestinget sitt verbalvedtak. Denne saka følgjer opp dette.

Det er i dag nesten ingen store nullutsleppskøyretøy som passerer bompengesnitt i Noreg. Utviklinga går likevel raskt, og prisen på køyretøy basert på hydrogen og heilelektrisk drivline ventast å gå ned dei komande åra. Det er få fyllestasjonar for hydrogen i Noreg, men dette vert truleg auka dei komande åra.

Ut i frå nasjonale målsetjingar knytt til låg og nullutsleppsteknologi meiner fylkesrådmannen at reduserte takstar for bompengar for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 (heilelektrisk drivline og hydrogen) kan vere eit av fleire politiske verkemiddel for å nå nasjonale målsetjingar om låg- og nullutsleppskøyretøy. Dette må samstundes bli sett på i samheng med andre verkemiddel for overgang til store nullutsleppskøyretøy. Fritak for bompengar kan ha uheldige fordelingsverknader for mindre aktørar utan same moglegheit som dei store for å investere i låg- og nullutsleppsteknologi. Fylkesrådmannen rår difor til halv takst for store nullutsleppskøyretøy.

Ladbare hybrid-lastebilar kan gje mindre utslepp, men det er vanskeleg å vite om dei går på elektrisitet eller fossilt drivstoff. Dei er også tyngre enn tilsvarande andre lastebilar, og brukar difor meir energi. Fylkesrådmannen viser elles til at bruk av 1. generasjon biodrivstoff kan vere direkte eller indirekte i konkurranse med matproduksjon, og kan bidra til å flytte landbruksverksemd til nye område med negativ verknad på klima. Det er krav til innblanding av biodrivstoff i fossilt drivstoff i dag, og det er pr no lite berekraftsertifisert biodrivstoff på marknaden. Vidare bidreg også biodrivstoff til lokal forureining. 2. generasjon biodrivstoff ligg truleg litt fram i tid, og brukast i dag også til andre føremål. Fylkesrådmannen ser difor ikkje grunnlag for å rå til reduserte takster for biodrivstoff slik situasjonen er no.

Det er gjort vedtak i nokre kommunar om innføring av bompengar for nullutsleppskøyretøy takstgruppe 2. Fylkesrådmannen rår til å gå i dialog med desse kommunane dersom fylkesutvalet vedtek fritak. Om det ikkje blir semje, bør saka bli handsama på nytt for dei prosjekta dette gjelder.

Økonomi: Fritak for låg- og nullutsleppskøyretøy kan føre til høgare takster for andre i same takstgruppe. Det har difor inga betydning for fylkeskommunen sin økonomi.

Klima: Overgang til låg- og nullutsleppskøyretøy kan gje reduserte klimagassutslepp

Folkehelse: Overgang til nullutsleppskøyretøy gir mindre luftforureining lokalt.

Regional planstrategi: Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi kan bidra til ei meir klima- og miljøvenleg utvikling.

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet legg til grunn at det vert innført 50 % takst for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ved bompengeprojekt i Hordaland.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 08.02.2019

Bakgrunn

Fylkesutvalet gjorde slikt vedtak 25/10-2018 i sak om Bompengar for nullutsleppskøyretøy (sak 254/18):

Fylkesutvalet legg til grunn at alle bompengeprojekt og -pakkar i Hordaland skal ha 50 % bompengar for nullutsleppskøyretøy.

Etter at saka vart fremja, vart fylkeskommunen gjort merksam på at Statens Vegvesen er pålagt å leggje til grunn 0 pst. bompengar for tunge nullutsleppskøyretøy (takstgruppe 2) dersom det ikkje er gjort særskild lokalpolitiske vedtak om at også tunge nullutsleppskøyretøy skal ha bompengar.

Fylkestinget gjorde m.a. slikt vedtak i sak 106/2018 «Årsbudsjett 2019 / økonomiplan 2019-2022» i desember 2018:

Fylkestinget vil utgreia fritak/rabatt for bompengar for hydrogenbilar, utsleppsfrie varebilar og lastebilar. Det kan opprettast ein klimaklasse, det vil sei differensiert fritak for bioetanol- og biogass, samt ladbare hybrid-lastebilar.

Miljø- og samferdselsutvalet utsette sak om bompengar takstgruppe 2 16 januar (sak 6/2019)

Utsetje saka og ber om at administrasjonen kjem tilbake med sak i løpet av første kvartal 2019 der følgjande vedtak frå budsjettet innarbeides:
Fylkestinget vil utgreia fritak/rabatt for bompengar for hydrogenbilar, utsleppsfrie varebilar og lastebilar. Det kan opprettast ein klimaklasse, det vil sei differensiert fritak for bioetanol- og biogass, samt ladbare hybrid-lastebilar.

Denne saka følgjer opp dei nemnde vedtaka.

Sak til Miljø- og samferdselsutvalet vart skriven før budsjettet vart vedteken i desember 2018.

Fylkesrådmannen sendte også ut brev datert 20. november til kommunane som har bompengeprojekt om at fylkesrådmannen ville fremje sak om bompengar for takstgruppe 2. Det er nokre kommunar som har gjort vedtak om bompengar for nullutsleppskøyretøy takstgruppe 2. Dette gjeld kommunane som blir omfatta av Jondalstunnelen, Stordalstunnelen, Hardangerbrua, Kvammapakken og Vossapakken. Det blir ikkje innført bompengar for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 før fylkeskommunen eventuelt gjer vedtak om dette.

Regelverk

Definisjonen av nullutsleppskøyretøy, og kva for typar køyretøy som blir omfatta av eiga takst for nullutsleppskøyretøy er fastsett i Prop. 87 S (2017-2018). Her heiter det at nullutsleppskøyretøy er fellesuttrykk for elbilar og hydrogenbilar. Det betyr elektriske køyretøy som har drivstoffklasse 5 i vognkortet, eller HY-registreringsskilt.

Køyretøy er inndelte i to takstgrupper.

Takstgruppe 1: Køyretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale. Kjøretøygruppe M1 inkluderer biler for persontransport med maks åtte sitteplasser i tillegg til førarsetet. Dei fleste bular, campingbilar og nokre andre større personbilar er inkludert i denne køyretøygruppa.

Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt frå 3501 kg, ekskl. køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale.

Nokre køyretøy som t.d. bussar i rute har fritak for bompengar.

Når det gjeld byområda (for Vestland gjeld dette Bergen), står det i veglova § 27 2:

«Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til

transportløyningane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er baserte på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande.»

Ut i frå denne bestemminga er det gjennom Prop. 11 S (2017–2018) *Om finansiering av Bypakke Bergen* lagt opp til miljødifferensierte takstar. Takstgruppe 1 er delt inn i to typar, type A er for diesel og type B for bensin og ladbar hybrid. For takstgruppe 2 er type A for Euro V –motor og eldre, mens type B er for Euro VI.

Slik regelverket er i dag, er det ikkje mogleg å gje fritak for bilar med biodrivstoff eller hybrid-lastebilar. Dette krev i så fall at Stortinget gjer endringar av regelverket. Endringar må enten gjerast gjennom endringar i det generelle nasjonale regelverket, der det kan bli lagt opp til at dei einskilde bompengeprojekta må gjere vedtak om dei vil nytte seg av fritaksordning eller reduserte takstar. Alternativt kan det gjerast gjennom vedtak i Stortinget knytt til særskild ordning for bompenger i byområde.

Styringsgruppa for bomringen i Oslo har i januar 2019 vedteke å gje kjøretøy som bruker 100 prosent biogass redusert takst i bomringen så snart som mogleg. Dei vil og vurdere å gje ei tilsvarende låg takst for kjøretøy som bruker avansert bioetanol. Før ei slik ordning kan i verksetjast, må det lagast eit system som dokumenterer at køyretøya kjører på biogass i det dei køyrar inn i bomringen. Det vert arbeidd med dette. Gjennomføring av dette i Oslo krev først vedtak i Akershus fylkesting og i bystyret i Oslo, etter det av Stortinget.

Vegdirektoratet er i dialog med Samferdselsdepartementet om ein kan opprette ei eiga takstgruppe for hydrogenkøytøy. Grunnen er lokale vedtak frå Bergen og Oslo, der det er føresett at hydrogenkøytøy skal vera gratis inntil vidare. Inntil det ligg føre avklaring om eventuelle fritak for hydrogenkøytøy, kan ikkje bompengavgift for nullutsleppskøytøy bli innført i Bergen eller i Oslo.

Takstgruppe 2 utgjorde 7,1 pst av tal passeringar i 2017, mens inntekt frå denne takstgruppa utgjorde 14,7 prosent av samla inntektsgrunnlaget frå bomstasjonar for Noreg samla.

Mål for køyretøyparken

Måltala i NTP 2018-33 for køyretøyparken er:

- I 2025 skal alle nye personbilar og lette varebilar vere nullutsleppskøytøy.
- I 2025 skal alle nye bybussar vere nullutsleppskøytøy, eller bruke biogass.
- Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøytøy.
- Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp.

Utviklingstrekk for store nullutsleppskøytøy

I dag er som kjent ein stor del av bilparken for mindre bilar elektrisk. Elbilandelen varierer sterkt mellom ulike anlegg, m.a. varierte den i 2018 frå under 2 pst i Åkrafjorden til om lag 30 pst i Halsnøysambandet.

Det er i dag nokre få norske selskap som har kjøpt inn - eller vil i nær framtid kjøpe inn - lastebilar med nullutsleppsteknologi. Dette både basert på elektrisk drivline og hydrogen. I praksis er det difor nesten ingen passeringar i bomstasjonar i dag av nullutsleppskøytøy i takstgruppe 2.

På oppdrag frå sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2022-33 har Sintef utarbeida ein rapport om Samfunnstrendar og ny teknologi (juni 2018). Det blir her vist til at elektrisitet er billig energi, men batteri er dyre energibærarar. Det betyr at dei faste kostnadene er betydeleg høgare, mens driftskostnadene er lågare enn ved fossil energi. Utfordringa med batteri er knytt til vekt og til ladetid. Hydrogen har mindre energieffektivitet enn batteri, men meir enn diesel. Fylletida er vesentleg kortare for hydrogen enn for batteri, og vekta er langt lågare.

Batteriteknologi utviklar seg mot lågare prisar og høgare energitettleik. Det er venta reduserte prisar på batterisystem i tida frametter grunna utvikling av batteripakkar og –system saman med ein betydeleg auka bruk.

Det er også venta at prisen på hydrogenløysingar vil bli redusert etter kvart som produksjonsvolumet av bilar aukar. Dagens forskingsinnsats på hydrogen er mest knytt til å redusere kostnaden på teknologien og auka levetida til brenselceller, heller enn å auke verknadsgraden. Kostnadene er i dag ein del dyrare enn dagens forbrenningsmotorar, men er venta å kome ned på om lag same pris.

Det er i ferd med å kome ladbare hybrid lastebilar inn på marknaden. Desse kan ventast å vere særleg anvendelege i tilfelle med korte køyreturar med moglegheit for lading. Dette kan tilseie at det kan vere særleg anvendeleg innan bygge- og anleggsverksemd og bydistribusjon med korte køyreturar.

Dette inneberer truleg i praksis at elektrisk drift er mest relevant i byområda med korte køyreturar og moglegheit for hyppig lading. Den vil først spreie seg til bussar samt til varebilar og mindre lastebilar. Hydrogen derimot har ein føremon på lenger distansar grunna mindre vekt på hydrogen enn batteri. Generelt gjeld at jo lengre distansar og tyngre køyretøy, jo større er fordelane med hydrogen samanlikna med batteridrift.

I følgje Norsk hydrogenforum var det pr november 2018 5 hydrogenstasjoner for vegtransport i drift i Noreg, og det kjem venteleg minst 6 nye stasjoner innan 2020. Alle stasjonar som er etablert eller er under etablering ligg i Bergen, Trondheim og i Oslo-området. Innføring av hydrogenbilar vil i stor mon vere avhengig av at det blir etablert fleire fyllestasjoner, ikkje minst i andre geografiske område.

Det er vanskeleg å gje ein sikker prognose for innføring av nullutsleppskøyretøy og andre køyretøy med miljøvenleg teknologi innan takstgruppe 2. Innfasingstakta for nullutsleppskøyretøy vil vere avhengig av både teknologisk utvikling og kva for politiske verkemiddel som blir brukte nasjonalt og også internasjonalt. Pr i dag er tunge låg- og nullutsleppskøyretøy ikkje økonomisk lønsame samanlikna med dieseldrift, men den teknologiske utviklinga går raskt.

Biodrivstoff

Biodrivstoff er framstilt av biologisk materiale. Ulike typer biodrivstoff kan ha ulik klimaeffekt avhengig av råstoff og produksjonsteknologi. Biodrivstoff blir rekna som klimanøytralt eller klimavenleg ettersom karbondioksid som vert frigitt ved avbrenning er blitt trekt ut av atmosfæren av levande plantar.

Såkalla 1. generasjon biodrivstoff blir framstilt av råstoff som også kan nyttast til å produsere mat eller dyrefôr.

Avansert biodrivstoff eller 2. generasjon kan framstillast av restar og avfall frå næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk.

Bioetanol blir stort sett laga av sukkerrør eller mais, og vert nytta innblanda i bensin. Vidare er E85 som vert seld nokre stader i Noreg basert på 85 % etanol og 15 % bensin. Denne kan med mindre modifikasjonar brukast på bensinbilar.

Biodiesel blir som regel laga av olje frå soyaplante eller raps og kan brukast til biodiesel. Biodiesel blir blanda med vanleg diesel. For at dieselmotorar skal kunne køyre på rein biodiesel, krevst ein del modifikasjonar.

Biogass blir laga ved kontrollert utråtning av organisk materiale. Biogass blir i Noreg produsert ved ulike avfallsfraksjoner, m.a. hushaldningsavfall, avløpslam og husdyrgjødsel. Dette blir rekna som 2. generasjon biodrivstoff, og er såleis rekna som karbonnøytralt.

Berekraftskriteria er ein del av EUs fornybardirektiv og skal fremje berekraftig produksjon av biodrivstoff og flytande biobrensel. Det må dokumenterast at biodrivstoffet gjennom livsløpet reduserer de totale klimagassutsleppa med minst 50 prosent samanlikna med utsleppa frå bensin og diesel (60 prosent for nye produksjonsanlegg). Vidare må det dokumenterast at råstoffet ikkje er dyrka på areal med høg biodiversitet eller et høgt karboninnhald, samt at det ikkje er blitt hogga regnskog eller drenert myr for å skaffe areal til råstoffproduksjonen.

Mykje av første generasjon bioråstoff – også berekraftsertifisert produksjon - er i direkte eller indirekte konkurransen med matproduksjon. Bruk av biodrivstoff er difor omdiskutert. Det er ønskelig å fremje bruk av

avanserte biodrivstoff då desse bidreg til større reduksjonar i klimagassutslepp og ikkje blir produsert på areal som kunne vore brukt til mat- og fôrproduksjon.

Det er grunn til å peike på at bilar som går på biodrivstoff også gir lokale utslepp, i motsetnad til elbilar og hydrogenbilar.

Etterspurnaden etter berekraftsertifisert biodrivstoff har auka kraftig dei seinare åra, og statlege reguleringar i inn- og utland påverkar marknadssituasjonen. Difor er pris og tilgjenge på sikt usikker. Utfordringa har vore knytt til høg produksjonskostnad samanlikna med fossile alternativ. Utviklingstrenden går mot å redusere kostnadene ved å optimalisere prosessen for å produsere andre verdifulle kjemikaliar eller andre produkt som vil bidra til betre lønsemd (bioraffinerikonseptet). Ein anna viktig trend er å nytte billigast mogleg råstoff, sidestrømmer og avfall, men desse råstoffa kan dels vere utfordrande å konvertere. Moglegheita for å utnytte havressursar som tang og tare til produksjon av biodrivstoff eller bruke algar til å fange CO₂ frå industriprosessar blir også undersøkt. Dette blir likevel sett på som utfordrande og langt framme i tid, då produksjon og handtering av biomasse frå havet er veldig kostbart i dag.

I Noreg er det eit omsetjingskrav for biodrivstoff til vegtransport på 10 prosent. Stortinget fastsette å auke andelen biodrivstoff i vegtrafikken til 20 prosent innan 2020. Åtte prosent av dette skal vere avansert biodrivstoff, altså andre generasjon biodrivstoff.

Sjå elles Fakta om biodrivstoff frå Miljødirektoratet:

<http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2017/Februar-2017/Fakta-om-biodrivstoff1/>

Fylkesrådmannen si vurdering

Hovudføremålet med bompengar er å finansiere infrastrukturbygging. I byområda er eit tilleggsmoment å redusere trafikken ut i frå trengselsproblematikk og forureining. Fritak og reduserte takstar har i tillegg vore brukt for å få til ei omlegging av bilparken i retning av meir miljøvenlege køyretøy.

Den nasjonale målsettinga er som nemnt føre i denne saka at varedistribusjon i bysentra skal vere tilnærma utsleppsfri innan 2030, og at 50 prosent av nye lastebilar skal vere nullutsleppskøyretøy. Den teknologiske utvikla skjer raskt, men det vil likevel truleg krevje at det vert sett i verk politiske verkemiddel for innfasing av store nullutsleppskøyretøy. Fritak eller reduserte takster for bompengar for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 kan vere eit av fleire slike politiske verkemiddel.

Det er fleire moment som er vesentlege for å vurdere om fritak eller reduserte takster er eit fornuftig verkemiddel. Reduserte bompengar er også berre eit av fleire verkemiddel for innfasing av låg- og nullutsleppsteknologi. For hydrogenlastebilar vil truleg det viktigaste verkemiddelet vere at det vert etablert fleire fyllestasjonar. Her spelar Enova ei viktig rolle i forhold til å gje støtte til fleire stasjonar. Fyllestasjonar må også kome utanom dei store byane. Vidare er det viktig med ladeinfrastruktur som kan handtere store køyretøy. Avgiftssystemet har sjølvstøtt også stor innverknad for hastigheita for innfasing av låg- og nullutsleppskøyretøy. Redusert eingongsavgift er t.d. sentralt, då innkjøp av nullutsleppskøyretøy kostar meir enn dieselskøyretøy.

Det er viktig at regelverket for bompengar er enkelt å forstå og lett å praktisere. Dette talar imot å lage eit detaljert regelverk med mange ulike takstgrupper. Endringar i regelverket knytt til kven som eventuelt skal få fritak eller reduserte takster, må for øvrig bli vedtatt av Stortinget.

Det er grunn til å tru at det i løpet av få år vil kome ein del mindre lastebilar i takstgruppe 2 basert på heilelektrisk drivline i Bergensområdet. For andre delar av fylket vil truleg omfang av låg- og nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 vere avhengig av innfasing av hydrogenkøyretøy og pris og tilgjenge på berekraftsertifisert biodrivstoff.

Ut i frå dette er det grunn til å tru at fritak eller reduserte takster for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 neppe får stor betydning for inntekter i bompengeprojekta dei første to -tre åra. Innan 5-10 år kan betydinga bli noko større. Samstundes utgjør store køyretøy som nemnt ovanfor under 15 prosent av inntektsgrunnlaget for bompengar nasjonalt, slik at det er grunn til å tru at konsekvensane kan ventast å bli heilt marginale i alle fall dei første 5 åra.

Samstundes kan fritak for bompengar for store køyretøy gje uheldige fordelingsmessige utslag. Det vart i samsvar med Statsbudsjettet for 2017 (St.pr. nr 1 2016-2017) lagt opp til nye rutinar for å handtere usikkerheit i bompengeprojekt. Dei nye rutinane inneber ein meir aktiv prosess der takstane blir revidert i fleire omgangar med sikte på å oppretthalde inntektsstraumen. Dette inneber i praksis at inntektsbortfall som følgje av fritaksordningar vil føre til noko høgare takster for andre bilistar innan same takstgruppe, i dette tilfelle takstgruppe 2. Dette kan gje ein del uheldige fordelingsverknader. Det er grunn til å tru at det er først og fremst dei store aktørane som har råd og ønskje om å gå over til miljøvenleg drivstoff. For elektrisk drift er det grunn også til å tru at det er stordriftsføremonar t.d. ved innføring av ladeinfrastruktur, altså at kostnaden pr. køyretøy bli mindre jo fleire bilar som kan nytte seg av ordninga. Det kan føre til at takstnivået blir auka for dei små lokale aktørane, mens dei store nasjonale aktørane tener på ordninga.

Ut i frå ei samla vurdering meiner fylkesrådmannen at 50 prosent bompengar for nullutsleppskøyretøy (hydrogen og fullelektrisk drivline) i klasse 2 vil gje god stimulans til innfasing av store nullutsleppskøyretøy. Det vil også gje mindre uheldige fordelingsmessige konsekvensar enn fullt fritak, og rår til dette.

Fylkesrådmannen viser elles til at sak om generell fritak for hydrogenkøyretøy no ligg til handsaming i Samferdselsdepartementet.

Hybridlastebilar vil kunne bruke mindre fossil drivstoff enn ordinære lastebilar, og slike lastebilar kan eventuelt også bruke bremseenergi til å lade batteria. For å stimulere til overgang til hybridlastebilar, ville det nok vere mest aktuelt som miljødifferensiert takst i byområde som Bergen. Fylkesrådmannen er likevel skeptisk til dette. For det første har vi ingen garanti for at bilar med hybridløyser faktisk går på elektrisitet framfor fossil energi. Hybridbilar er grunna vekt på batteri også tyngre, og bruker følgjeleg meir energi enn andre bilar med tilsvarende lastekapasitet. Reduserte takstar på hybridkøyretøy kan føre til at fleire vel dette framfor heilelektrisk drivline eller hydrogen, som begge truleg i dei fleste tilfella vil gje mindre utslipp enn hybridløyser.

Fylkesrådmannen er vidare skeptisk til å innføre reduserte takstar for biodrivstoff som bioetanol, både innan takstgruppe 1 og 2. Biodrivstoff kan spele ei viktig rolle for å gjere transportsektoren utsleppsfri, men er framstilt frå avgrensa ressursar og bør difor brukast der det finst få andre alternativ for å redusere klimagassutsleppa. For mindre køyretøy er det større klimaeffekt ved heilelektrisk drivline. I dag er det krav til innblanding av biodrivstoff i anna drivstoff, og dette kravet skal aukast. Det er mangel på berekraftsertifisert biodrivstoff i dag, og sjølv berekraftsertifisert biodrivstoff kan vere produsert på område som kunne ha blitt brukt til matproduksjon. Biodrivstoff bidreg og til lokal luftforureining, sjølv om den er rekna som klimanøytral.

I Oslo er det som nemnt tidligare i denne saka fremja søknad om redusert takst for miljøsertifisert biogass. Som nemnt ovanfor blir biogass rekna som 2. generasjon biodrivstoff, og er såleis ikkje i konflikt med matproduksjon. Dette kan vere eit verkemiddel for å stimulere til produksjon av biogass om det lukkast å finne ei sertifiseringsordning som sikrar at bilar går på biogass og ikkje på naturgass. Fylkesrådmannen meiner at om ein skal arbeide for ei slik ordning også i Bergen, må initiativet først og fremst kome frå partane i Miljøløftet. Det er samstundes lite biogass på marknaden. Fylkesutvalet i Hordaland vedtok 25. oktober 2018 i sak PS 260/2018 Konkurransetsetjing av Rutepakke Bergen sentrum og Bergen nord, elektrifisering av 10 bussliner og bruk av biogass på dei eksisterande rutene. Dette betyr at mykje av den tilgjengelege biogassen i Bergensområdet i alle fall på kort sikt må gå til bussparken.

Fylkesrådmannen rår difor ikkje til å leggje opp til vedtak om reduserte takstar eller fritak for tunge køyretøy som går på biogass.

Dersom fylkesutvalet gjer vedtak om bompengefritak for nullutsleppskøyretøy takstgruppe 2, vil det vere naturleg at dette blir sendt ut til dei kommunane som har gjort vedtak om innføring av bompengar for nullutsleppskøyretøy takstgruppe 2 for å høyre om dei ønskjer å endre vedtaket. Om det ikkje blir semje mellom fylkeskommunen og dei aktuelle kommunane, vil fylkesrådmannen rå til at det vert fremja ny sak knytt til dei konkrete bompengeprojekta.