

Høyringsvar om nullutsleppssoner

Forslag til regelendringar om nullutsleppssoner og automatisk kontroll og handheving
Referanse 26/181027

Mottakar	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Sak	Forslag til regelendringar om nullutsleppssoner og automatisk kontroll og handheving
Referanse	26/181027
Høyringsfrist	2. oktober 2026
Avsendar	Norsk Bioenergiforening (Nobio)

Norsk Bioenergiforening (Nobio) takkar for høvet til å gi innspel. Nobio representerer aktørar i heile verdikjeda for bioenergi, mellom anna innan biobrensel, biogass, biodrivstoff, fjernvarme og lokale varmeløysingar. På vegner av medlemmane våre støttar vi målet om lågare utslepp frå transport, men meiner nullutsleppssoner må innførast innanfor eit tydeleg nasjonalt rammeverk. Regelverket må gi føreseielege og mest mogleg einsarta rammer på tvers av kommunane, og samstundes ta omsyn til at utsleppsfrie køyretøy enno ikkje er praktisk eller kommersielt tilgjengelege for alle transportoppgåver.

1. Overordna vurdering

Forslaget gir kommunane stort handlingsrom til å avgjera kva køyretøygrupper ei nullutsleppssone skal omfatta, og til å fastsetja lokale unntak. Nobio ser behovet for lokal tilpassing, men støttar ikkje ei ordning der kommunane i praksis kan utforma heilt ulike soner utan tydelege nasjonale rammer. Vesentlege skilnader mellom kommunane kan gi uoversiktlege og lite føreseielege rammevilkår for transportørar og verksemdar som opererer på tvers av kommunegrenser.

Høyringsnotatet legg opp til at biogass, biodiesel og syntetisk diesel ikkje skal ha generelt unntak i den sentrale forskrifta. Kommunane kan i staden vedta eigne unntak. Etter Nobio si vurdering er ikkje dette tilstrekkeleg. Den sentrale forskrifta bør fastsetja felles nasjonale kriterium for kva som kan inngå i ei nullutsleppssone, og for unntak, dispensasjonar og overgangsperiodar. Kriteria bør vareta klimaeffekt, lokal luftkvalitet, teknologisk tilgjenge, forsyningstryggleik og behovet for føreseielege investeringar. Slik kan ein kombinera ambisiøse utsleppskutt med reglar som er praktisk gjennomførbare.

2. Biogass bør regulerast i den sentrale forskrifta

Biogass er eit viktig klimatiltak i tungtransporten, særleg for køyretøy og transportoppgåver der batterielektriske eller hydrogendrivne alternativ enno ikkje er praktisk eller kommersielt tilgjengelege. Produksjon av biogass frå avfall, reststraumar og husdyrgjødsel bidreg samstundes til betre ressursutnytting og reduserte utslepp i fleire sektorar.

Dedikerte biogasskøyretøy kan identifiserast og skil seg dermed frå køyretøy som kan veksla mellom fossilt og fornybart flytande drivstoff. Nobio ber om at dedikerte biogasskøyretøy får eit nasjonalt, tidsavgrensa unntak i den sentrale forskrifta. Unntaket kan vurderast på nytt når utsleppsfrie alternativ er reelt tilgjengelege for dei aktuelle køyretøygruppene og bruksområda. Dersom det ikkje blir gitt eit slikt unntak, må forskrifta minst påleggja kommunane å vurdere biogass etter einsarta nasjonale kriterium.

3. Overgangsordningar for fornybare flytande drivstoff

Nobio er samd i at flytande biodrivstoff ikkje utan vidare kan likestillast med køyretøy utan utslepp frå eksosrøyret. Likevel kan dokumentert bruk av berekraftig biodrivstoff gi store reduksjonar i klimagassutsleppa og vera nødvendig i ein overgangsperiode for tunge køyretøy og spesialkøyretøy. Den sentrale forskrifta bør derfor gi felles kriterium for tidsavgrensa unntak eller dispensasjon der eigna nullutsleppsalternativ ikkje finst. Krava må vera dokumenterbare og praktisk mogleg å kontrollera.

4. Konsekvensar for energileveransar og næringsliv

Nullutsleppssoner kan påverka levering av biobrensel, transport til og frå biogassanlegg, avfallsinnsamling og service, drift og vedlikehald ved fjernvarme-, nærvarme- og andre bioenergianlegg. Før ei sone blir innført, må kommunen kartleggja om nullutsleppskøyretøy faktisk er tilgjengelege for oppgåvene som blir råka, og vurdere kostnader, transportberedskap og konsekvensar for forsyningstryggleiken. Nødvendig levering og tilgang til kritisk varme- og energiinfrastruktur må sikrast.

Berørte næringsaktører må involverast tidleg, og overgangsperiodane må vera lange nok til å tilpassa køyretøyparken og inngåtte transportavtalar. Kommunane bør også vurdere verknader utanfor sona, mellom anna om trafikk og utslepp berre blir flytta til andre område.

5. Nobio ber om at

- dedikerte biogasskøyretøy får eit nasjonalt, tidsavgrensa unntak i den sentrale forskrifta
- kommunane ikkje får eit uavgrensa handlingsrom til å utforma svært ulike nullutsleppssoner utan tydelege nasjonale rammer
- det blir fastsett felles nasjonale kriterium for kva som kan inngå i ei nullutsleppssone, og for unntak, dispensasjonar og overgangsperiodar, slik at regelverket fungerer mest mogleg likt på tvers av kommunane
- kommunane blir pålagde å utgreia konsekvensar for næringsliv, energileveransar og forsyningstryggleik og å involvere berørte aktørar
- lokale forskrifter må innehalda føreseielege og tilstrekkelege overgangsperiodar.

Avslutning

Nobio støttar ei rask omstilling av transportsektoren. Nullutsleppssoner må samstundes utformast slik at dei gir reelle utsleppskutt utan å gjera nødvendige transportoppgåver, energileveransar eller næringsverksemd praktisk umoglege der utsleppsfrie alternativ ikkje er tilgjengelege. Eit føreseieleg nasjonalt rammeverk som tek omsyn til både nullutsleppsteknologi og berekraftige fornybare drivstoff, vil gi kommunane eit betre grunnlag for å utforma målretta og gjennomførbare nullutsleppssoner.