

Statens vegvesen
Myndighet og regelverk, Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

2. oktober 2025 Side | 1

Høringssvar – nullutslippssoner, automatisk kontroll og håndheving

Referanse: 26/181027

Energigass Norge viser til Statens vegvesens høring om forslag til endringer i vegtrafikkloven og forskrift om kommunale nullutslippssoner, automatisk kontroll og håndheving.

Energigass Norge er en medlemsfinansiert bransjeforening for virksomheter innen biogass, naturgass, hydrogen og LPG/propan.

Energigass Norge anbefaler **ikke** at det etableres kommunale nullutslippssoner etter den modellen som foreslås. Etter vårt syn er den samlede klimaeffekten for svakt dokumentert, samtidig som ordningen kan påføre næringsliv, transportører og andre trafikanter betydelige praktiske og økonomiske kostnader.

Dersom myndighetene likevel velger å åpne for kommunale nullutslippssoner, mener vi at det foreslåtte regelverket må endres vesentlig.

Energigass Norges hovedinnspill:

1. Netto klimaeffekt må dokumenteres.

Før kommunale nullutslippssoner etableres, må det dokumenteres at de faktisk reduserer samlede klimagassutslipp og ikke i vesentlig grad flytter trafikk og utslipp til andre områder.

2. De materielle adgangsreglene må være nasjonale og ensartede.

Kommunene kan eventuelt gis myndighet til å avgjøre om og hvor en sone skal etableres. Hvilke kjøretøy og energibærere som har adgang, og hvilke sentrale unntak som gjelder, må imidlertid være likt regulert i hele landet.

3. Regelverket må bygge på teknologinøytralitet, dokumentert klimaeffekt og konsistente kriterier.

Når formålet er reduserte klimagassutslipp, bør reguleringen ta utgangspunkt i dokumenterte utslippsegenskaper og ikke i et generelt forbud mot én bestemt motorteknologi. Forslagets behandling av biogass, hydrogen og forbrenningsmotorer viser at den valgte avgrensningen gir inkonsistente resultater.



4. Sertifisert biogass må vurderes etter dokumentert klimaeffekt.

Et kjøretøy bør ikke diskvalifiseres fra et klimavirkemiddel utelukkende fordi det har forbrenningsmotor. For sertifisert biogass kan klimaeffekten dokumenteres, og CI-score, Carbon Intensity, målt i gram CO₂-ekvivalenter per megajoule, gir et teknologinøytralt grunnlag for å sammenligne klimaeffekt.

Side | 2

5. Regelverket må fungere for næringslivet i praksis.

Transportører og andre virksomheter krysser kommunegrenser hver dag. De kan ikke forventes å håndtere forskjellige adgangskriterier, unntak og dispensasjonsordninger fra kommune til kommune.

Klimaeffekten må dokumenteres

Klimagassutslipp er et globalt problem. Det finnes ikke egne atmosfærer innenfor norske kommunegrenser. Det relevante klimafaglige spørsmålet er derfor ikke hvor et utslipp finner sted, men om tiltaket faktisk reduserer de samlede utslippene.

En geografisk avgrenset sone kan ha klimaeffekt dersom den fører til varige endringer i kjøretøyparken og reduserte samlede utslipp. Men denne effekten må dokumenteres. Det må samtidig vurderes om trafikk, leveranser og utslipp flyttes til andre områder, og hvilke tilleggskostnader tiltaket utløser.

Når et så inngripende virkemiddel foreslås, bør dokumentert netto klimaeffekt stå i rimelig forhold til de økonomiske og praktiske konsekvensene for næringsliv og trafikanter.

Teknologinøytralitet må være utgangspunktet

Teknologinøytralitet er et etablert reguleringsprinsipp. Utgangspunktet er at myndighetene regulerer egenskapen eller resultatet som ønskes oppnådd, fremfor å favorisere eller utelukke bestemte teknologier.

Forslaget til nullutslippssoner går etter Energigass Norges vurdering i motsatt retning. I stedet for å regulere dokumentert klimaeffekt gjøres selve motorteknologien til et avgjørende kriterium gjennom et generelt forbud mot kjøretøy med forbrenningsmotor.

Dette er særlig vanskelig å forstå når Samferdselsdepartementets oppdrag til Statens vegvesen uttrykkelig tok utgangspunkt i kjøretøy på elektrisitet, hydrogen og eventuelt biogass. I det endelige forslaget er biogass i stedet henvist til mulige lokale unntak.

Resultatet er at sertifisert biogass kan gi store dokumenterte reduksjoner i klimagassutslipp, men likevel stenges ute fordi kjøretøyet har forbrenningsmotor.

Teknologiutviklingen innen hydrogen illustrerer ytterligere svakheten ved denne avgrensningen. Hydrogen kan brukes både i brenselceller og direkte i forbrenningsmotorer, og tunge kjøretøy med hydrogenforbrenningsmotor er allerede introdusert i markedet.



Hydrogenets livsløpsutslipp varierer betydelig med produksjonsmåten. Det er derfor inkonsistent at hydrogen generelt behandles som nullutslipp, samtidig som sertifisert biogass med dokumentert lav klimaintensitet stenges ute.

Dersom en hydrogenlastebil med forbrenningsmotor skal tillates, mens en biogasslastebil med forbrenningsmotor skal forbys, er det åpenbart at forbrenningsmotoren i seg selv ikke kan være det relevante kriteriet. Dersom også hydrogenforbrenningsmotoren skal forbys, er det på den annen side misvisende å angi hydrogen generelt som en tillatt nullutslippsløsning.

Side | 3

Dette er en grunnleggende inkonsistens i forslaget som må avklares.

Dersom formålet er å redusere klimagassutslipp, mener Energigass Norge at reguleringen må ta utgangspunkt i dokumentert klimaeffekt. Dersom myndighetene velger å fravike et teknologinøytralt utgangspunkt, må det begrunnes konkret hvorfor forskjellsbehandlingen er nødvendig for å nå formålet med reguleringen.

Kontrollhensyn begrunner ikke forskjellsbehandling av biogass

Energigass Norge er kjent med argumentet om at det kan være vanskelig å kontrollere om et gasskjøretøy benytter naturgass eller biogass.

Dette gir etter vårt syn ikke grunnlag for å stenge gasskjøretøy ute fra nullutslippssonene.

Norske gasskjøretøy er identifiserbare gjennom GA-kjennemerke og opplysninger i kjøretøyregisteret. Dette er ikke en uprøvd kontrollmetode. AutoPASS-systemet har siden 2022 hatt en egen takstklasse for tunge GA-kjøretøy. Denne gjør det mulig å identifisere og prise gasskjøretøy som en egen kjøretøygruppe og benyttes blant annet som grunnlag for bompengefritak for tunge gasskjøretøy i og rundt Oslo.

Myndighetenes tidligere innvending har vært at kjøretøyregisteret ikke viser hvilken gass kjøretøyet har på tanken ved den enkelte passering. I det norske markedet omsettes imidlertid ikke naturgass som drivstoff til veitransport.

Det fremstår derfor som inkonsistent dersom en metode som allerede brukes til automatisk identifisering og særbehandling av GA-kjøretøy i bompengesystemet, samtidig skal anses utilstrekkelig ved regulering av adgang til nullutslippssoner.

Inkonsistensen blir enda tydeligere når hydrogen tas med i vurderingen. Hydrogendrevne kjøretøy har, på samme måte som gasskjøretøy, en egen nasjonal kjennemerkeidentifikasjon. Statens vegvesen angir HY som bokstavkombinasjon for hydrogendrevne kjøretøy, mens GA benyttes for gassdrevne kjøretøy.

Samtidig er skillet mellom hydrogen- og gasskjøretøy teknologisk mindre entydig enn forslaget synes å forutsette. Hydrogen kan ikke bare brukes i brenselceller, men også i forbrenningsmotorer. Det finnes dessuten forbrenningsmotorer for tunge kjøretøy som kan benytte blandinger av hydrogen og metan. Metanet kan være naturgass eller fornybart biometan.



I norsk veitransport er dette i praksis en teoretisk problemstilling, fordi naturgass ikke omsettes som drivstoff til kjøretøy i Norge. Det er derfor heller ingen nærliggende grunn til å anta at et hydrogenkjøretøy med en motor konstruert for slik blandingsdrift faktisk vil benytte fossil naturgass.

Men dette er nettopp den samme teoretiske muligheten Statens vegvesen legger vekt på når det gjelder GA-kjøretøy: Selv om naturgass ikke omsettes til veitransport i Norge, brukes muligheten for at et gasskjøretøy *kan* benytte naturgass som argument mot å behandle kjøretøyet som et biogasskjøretøy. Skal denne teoretiske tilnærmingen legges til grunn for GA-kjøretøy, må den anvendes konsistent også på hydrogenkjøretøy med forbrenningsmotor som teknisk kan benytte hydrogen/metanblandinger.

Side | 4

Dette synliggjør et grunnleggende problem ved å la motorteknologi og drivstoffbetegnelse være avgjørende kriterier. Dersom et kjøretøy med HY-kjennemerke og hydrogenforbrenningsmotor skal anses som en tillatt nullutslippsløsning, mens et GA-kjøretøy på sertifisert biogass skal stenges ute, må myndighetene kunne forklare hvilket utslippsfaglig prinsipp som begrunner forskjellsbehandlingen.

Dette er enda et eksempel på at den foreslåtte reguleringen ikke er teknologinøytral og at kriteriene ikke er konsistente på tvers av teknologiene. Etter Energigass Norges syn bør Statens vegvesen i stedet bygge kontrollsystemet på de registrerte kjøretøyopplysningene kombinert med myndighetenes eksisterende kontroll og rapportering av drivstoffmarkedet. Når rapporteringen fra drivstoffleverandørene og skattemyndighetenes avgiftsdata viser at det ikke omsettes naturgass til veitransport i Norge, bør utgangspunktet være enkelt: HY-kjøretøy behandles som hydrogenkjøretøy og GA-kjøretøy som kjøretøy på biogass. Det kan ikke kreves dokumentasjon av det konkrete drivstoffet ved hver enkelt passering.

Automatisk kontroll er derfor ikke et argument for å stenge ute sertifisert biogass. Eksisterende løsninger viser tvert imot at kjøretøygruppen allerede kan identifiseres og håndteres maskinelt

Norge kan ikke få et kommunalt lappeteppe

Energigass Norge er særlig kritisk til at den enkelte kommune kan få adgang til å etablere forskjellige lokale unntak.

En transportør kan i løpet av samme arbeidsdag ha leveranser i Drammen, Bærum, Oslo, Lillestrøm og Ullensaker. Det er ikke praktisk håndterbart dersom det samme kjøretøyet kan være tillatt i én kommune, forbudt i den neste og avhengig av en lokal dispensasjon i den tredje.

Dette påvirker valg av kjøretøy, ruteplanlegging, tilbud, leveringstider, prising og kontrakter. For utenlandske transportører blir utfordringen enda større.

Dersom Norge skal ha kommunale nullutslippssoner, må det derfor være **ett nasjonalt sett med materielle adgangsregler**. Lokal handlefrihet bør begrenses til spørsmålet om kommunen ønsker å etablere en sone og hvor denne eventuelt skal ligge.



Kostnadene rammer særlig dem som skal inn i sonen

Forslaget inneholder en rekke unntak, blant annet for bosatte i sonen, utrykningskjøretøy og andre særskilte kjøretøy og formål. Kommunene skal i tillegg kunne fastsette ytterligere unntak.

Dermed oppstår en skjevhet som må vurderes langt grundigere.

Side | 5

En vesentlig del av den praktiske og økonomiske belastningen vil falle på personer og virksomheter som befinner seg **utenfor sonen, men har behov for å kjøre inn i den.**

For næringslivet gjelder dette blant annet transportører, håndverkere, servicebedrifter og leverandører. De kan ikke uten videre velge bort en kunde, et oppdrag eller en leveranse fordi mottakeren befinner seg innenfor en kommunal nullutslippssone.

Kostnadene ved kommunens regulering blir dermed i betydelig grad skjøvet over på virksomheter og trafikanter som ikke nødvendigvis hører hjemme i kommunen som har vedtatt reguleringen.

Konsekvensene for disse må tillegges vesentlig større vekt.

Statens vegvesens egne virkemidler viser inkonsistensen

Statens vegvesen sidestiller biogass og nullutslippsteknologi i egne kontrakter. Det understreker inkonsistensen i den foreslåtte reguleringen.

Et biogasskjøretøy kan være ønsket som klimatiltak når en virksomhet utfører et oppdrag for Statens vegvesen, men risikere å bli nektet adgang til området hvor arbeidet skal utføres dersom kommunen har etablert en nullutslippssone uten unntak for biogass.

Tilsvarende har myndighetene etablert tekniske løsninger i AutoPASS som gjør det mulig å identifisere GA-kjøretøy som en egen gruppe.

Det er vanskelig å forstå hvorfor biogasskjøretøy skal kunne identifiseres og gis særskilt behandling i bompengesystemet og sidestilles med nullutslippsteknologi i offentlige kontrakter, samtidig som de etter hovedregelen skal stenges ute fra et annet klimavirkemiddel fordi kjøretøyet har forbrenningsmotor.

Regelverket må være konsistent på tvers av virkemidlene.

Konklusjon

Energigass Norge anbefaler ikke at det etableres kommunale nullutslippssoner etter den foreslåtte modellen. Den dokumenterte netto klimaeffekten er etter vårt syn ikke tilstrekkelig godtgjort sammenholdt med de betydelige praktiske og økonomiske konsekvensene ordningen kan få.

Dersom myndighetene likevel velger å åpne for kommunale nullutslippssoner, må regelverket endres før det vedtas.



De materielle adgangskriteriene må være nasjonale og ensartede. Reguleringen må bygge på teknologinøytralitet og dokumentert klimaeffekt. Sertifisert biogass må vurderes etter sine faktiske klimaegenskaper. Forholdet mellom hydrogen, biogass og forbudet mot forbrenningsmotor må avklares, og kontrollhensyn kan ikke brukes som begrunnelse for å stenge ute en kjøretøygruppe som allerede kan identifiseres automatisk gjennom eksisterende systemer.

Side | 6

Fremfor alt må regelverket fungere i møte med den faktiske kjøretøyparken og den praktiske hverdagen til transportører, leverandører og andre virksomheter.

Et klimavirkemiddel må vurderes etter hvilke utslippsreduksjoner det faktisk gir – ikke etter kommunegrenser eller hvilken motorteknologi som befinner seg under panseret.

Med vennlig hilsen

Energigass Norge



Geir A. Mo

Direktør

