
Saksnr: 2021/47190-1
Saksbehandlar: Kjetil Kristiansen og Einar
Aalen Hunsager

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		06.10.2021
Fylkesutvalet		19.10.2021

Bruk av biodrivstoff i transportkontraktar i Vestland

Forslag til vedtak

1. Fylkeskommunedirektøren får fullmakt til å forhandle ut kravet om biodrivstoff i busskontraktane i Vestland.
2. Fylkeskommunedirektøren kjem attende med eiga sak om biodrivstoff i ferje- og båtkontraktane når det er avklart om det vert innført omsetningskrav for sjøtransport.
3. Midlar som vert frigjort, som følgje av at kravet om biodrivstoff går ut, vert disponert som del av budsjett 2022/økonomiplanperiode 2022 - 2025.

Samandrag

Miljødirektoratet har vurdert at å stille krav til 100 prosent biodrivstoff ikkje har noko klimanytte utover omsetningskravet, som er det statlege verkemiddelet retta mot biodrivstoff. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) tilrår difor innkjøparar å jamstille biodrivstoff med fossilt drivstoff.

Skyss nyttar i dag opptil 50 MNOK årleg på å krevje biodrivstoff i transportkontraktar. Fylkeskommunedirektøren føreslår i denne saka å forhandle ut kravet om biodrivstoff i busskontraktane i Vestland. For å kutte CO₂-utslepp frå kollektivtransporten, bør ein framover satse på vidare elektrifisering av buss

Rune Haugsdal
fylkeskommunedirektør

Håkon Rasmussen
avdelingsdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

1. Status biodrivstoff i kollektivtransporten i Vestland

Fylkestinget i Hordaland stilte seg bak «Kollektivstrategi for Hordaland» gjennom vedtak i Fylkestinget ([PS 30/2014](#)), i juni 2014. Denne strategien inneheld også eit miljøperspektiv, som er forankra i «Miljøstrategi for Skyss», som vart vedteke i fylkesutvalet i desember 2013 ([sak. nr. 279/13](#)). Vedtakspunkt 2 i denne saka slår fast følgjande:

«Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen legge Miljøstrategi for Skyss til grunn for arbeidet med nye kollektivanbod i åra framover, med følgjande presiseringar.

- a) Etter val av drivstoffkonsept, skal anbudskontraktane vekte miljø (utsleppsfritt/ klimanøytralt, drivstoffkostnader) meir enn i dag.
- b) At ein satsar meir på standardisert og funksjonelt materiell, i staden for unike tekniske krav som gjer investeringane urimeleg dyrare.

Fylkesrådmannen vil kome attende med eigne saker knytt til val av drivstoff og teknologiar i det enkelte kollektivanbodet.»

Det har sidan 2016 vore ei rekkje politiske vedtak som forpliktar bruk av biodrivstoff. Dette er også lagt inn som ein føresetnad i transportkontraktane mellom oppdragsgjevar og operatørane. Dei relevante politiske vedtaka vert kort referert til vidare i denne saka.

Ferjeanboda som var kunngjort i 2016 stilte strenge krav til utslepp. Anboda var teknologinøytrale, men biodrivstoff gav utteljing i konkurransen med tanke på utsleppskutt. Der kor elektrifisering ikkje var mogleg, har operatør forplikta seg til å nytte biodrivstoff utan krav om berekraftsertifisering. Konkurransesgrunlaget for dei nye ferjekontraktane i Hordaland vart handsama og vedteke i fylkesutvalet i Hordaland 29.01.2016 ([PS 5/2016](#)).

Temaplan: Låg- og nullutsleppsbussar i Hordaland vart vedteke av fylkestinget 03.10.2017 ([PS 90/2017](#)). I vedtakspunkt 1, kulepunkt 3, heiter det at:

«Fossilt drivstoff skal bytast ut med fossilfritt drivstoff innanfor eksisterande kontraktar, for å følgje opp Stortingets mål om tilnærma utsleppsfri kollektivtrafikk i 2025. Der det ikkje er tilrådd å elektrifisere bussdrifta, eller å nytte biogass, skal det stillast krav om berekraftssertifisert biodrivstoff. Det skal ikkje nyttast palmeolje eller biprodukt frå palmeoljeproduksjon (som CPO og PFAD).»

På bakgrunn av vedtaket hadde dei påfølgjande bussanboda ovannemnde krav om berekraftsertifisert biodrivstoff der det ikkje er tilrådd å elektrifisere eller nytte biogass.:

- Rutepakke Vest og Bergen sør (FUV [PS 273/2017](#) og FUV [RS 190/2018](#))
- Rutepakke Bergen sentrum og Bergen nord (FUV [PS 260/2018](#))

I sak om konkurranseutsetting av lokale båtruter i Sogn og Fjordane (Rutepakke 2) og mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm (Rutepakke 1) vart det vedteke å leggje opp til hybridelektrifisering i kombinasjon med biodrivstoff frå oppstart 2024 (FUV [PS 3/2021](#)).

Kor mykje biodrivstoff nyttar vi?

Det ligg føre statistikk for energiforbruket i kontraktar for buss, båt og ferje i Vestland 2020.

Flytande biodrivstoff utgjorde om lag 17 prosent av drivstofforbruket i kollektivtransporten. Straum og biogass er haldne utafor denne oversikta:

	Fossilt drivstoff (Diesel/MGO)	Biodrivstoff utan krav om berekraftsertifisering	Biodrivstoff med krav om berekraftsertifisering	Totalt
Buss	8,3 mill. liter		7,6 mill. liter	15,9 mill. liter
Båt	15,4 mill. liter			15,4 mill. liter
Ferje	14,2 mill. liter			14,2 mill. liter
SUM	37,9 mill. liter		7,6 mill. liter	45,5 mill. liter

Ikkje alle vedtaka og kontraktane var implementert og/eller fekk heilårseffekt allereie i 2020. På grunn av korona-relaterte forseinkingar i elektrifiseringa av ferjene vert biodrivstoff fyrst teke i bruk frå 2021. Vidare vart elektrifiseringa av buss i Bergen sentrum og overgangen til biogass og biodrivstoff i kontrakten Bergen nord gjort hausten 2020.

Det er mogleg å lage ein prognose på forbruket av biodrivstoff fram til 2025 med utgangspunkt i dei relevante vedtaka. Følgjande mengder vert lagt til grunn:

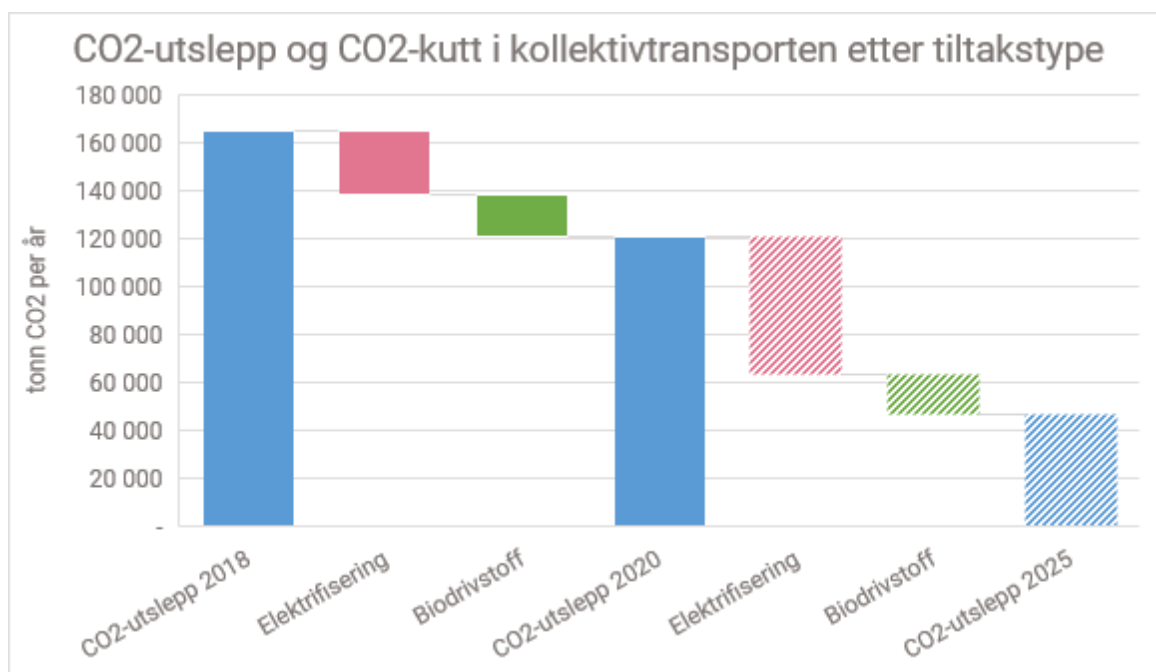
- Gjennomførte reduksjonar i fossilt drivstofforbruk for buss i Bergen sentrum og Bergen nord. Dessutan om lag 2,7 mill. liter biodrivstoff med krav om berekraftsertifisering i busskontraktane Hardanger og Voss, Modalen og Eksingedalen og Sunnhordland.
- Kring 3,6 mill. liter biodrivstoff med krav om berekraftsertifisering i rutepakkene 1 og 2 for båt i Sogn og Fjordane.
- Opptil 1,9 mill. liter biodrivstoff utan krav om berekraftsertifisering i ferjekontraktane i Hordaland.

Prognosen syner ein forventa reduksjon i samla drivstofforbruk og ei auke i biodrivstoffdelen. Med gjeldande vedtak kan ein rekne med at biodrivstoff vil utgjere om lag 45 prosent av drivstofforbruket i kollektivtransporten i Vestland 2025.

	Fossilt drivstoff (Diesel/MGO)	Biodrivstoff utan krav om berekraftsertifisering	Biodrivstoff med krav om berekraftsertifisering	Totalt
Buss	2,3 mill. liter		10,3 mill. liter	12,6 mill. liter
Båt	8,2 mill. liter		3,6 mill. liter	11,8 mill. liter
Ferje	3,9 mill. liter	1,9 mill. liter		5,8 mill. liter
SUM	14,4 mill. liter	1,9 mill. liter	13,9 mill. liter	30,2 mill. liter

Kva utsleppskutt gjev det?

Som det kjem fram i diagrammet under er gjennomførte og planlagde kutt i CO₂-utslepp frå kollektivtransporten i Vestland knytt til elektrifisering og biodrivstoff. Det største kuttet kjem i ferjesektoren, hovudsakleg på grunn av meir energieffektive og elektriske ferjer. Også i buss- og båtsektoren vert det elektrifisert, men framleis i noko mindre omfang. For buss er biodrivstoff inklusive biogass det dominerande tiltaket for å kutte CO₂-utslepp, jamfør Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar.



Berekningane er gjort med utgangspunkt i direkte utslepp frå fossilt drivstoff og ein lovpålagt minste redusert klimapåverknad ved produksjon og bruk av biodrivstoff. Ein legg då til grunn at biodrivstoff har eit CO₂-utslepp ved produksjonen, men at det over livsløpet til energien er minst

50 prosent CO₂-kutt samanlikna med fossilt drivstoff. Berekinga legg til grunn at fossilt drivstoff vert erstatta av biodrivstoff gjennom oppdragsgjevar sitt krav til transporttenesta.

2. Fakta om biodrivstoff

Biodrivstoff er brensel framstilt av biomasse. Slik fornybar energi kan erstatte fossilt drivstoff i forbrenningsmotor og redusere klimapåverknaden. Medan forbrenning av fossil energi frigjer karbondioksid frå jordskorpa til atmosfæren og bidreg til global oppvarming, kan karbonopptaket ved framstillinga av biodrivstoff vege opp for store delar av utsleppet ved forbrenninga.

Kva er klimanytta ved bruk av biodrivstoff?

Berekraftsertifisert biodrivstoff er regulert i produktforskrifta¹:

- Klimapåverknaden gjennom heile livsløpet skal vere minst 50 prosent (frå nye anlegg minst 60 prosent) lågare enn frå fossilt drivstoff
- For å unngå øydelegging av karbonlagre og miljø skal biomasseproduksjonen ikkje skje på tidlegare skogsareal, våtmark eller naturvernområde

I 2020 vart det omsett om lag 500 mill. liter biodrivstoff i Noreg. Kring ti prosent av dette gjekk til bussdrift.

Miljødirektoratet oppsummerer kva biodrivstoff i norsk vegtransport vert laga av og kor det kjem frå:

«I 2020 var slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefôr det mest brukte råstoffet, etterfulgt av raps og dernest brukt fritryolje. Nesten alt flytende biodrivstoff som brukes i Norge er importert fra andre land.»

I 2020 leverte norsk skogindustri avfallsressursar til 1 prosent av biodrivstoffet i vegtransporten².

Vidare skil Miljødirektoratet mellom konvensjonelt og avansert biodrivstoff:

- «Konvensjonelle biodrivstoff fremstilles av råstoff som også kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr (landbruksvekster). Dette kalles av noen også 1. generasjons biodrivstoff.
- Avanserte biodrivstoff framstilles i hovedsak av rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk og kommer ikke fra råstoff som kan utnyttes som mat eller dyrefôr. Dette kalles av andre også 2. generasjons biodrivstoff.»

Avansert biodrivstoff har lågare klimapåverknad enn konvensjonelt. Kravet til redusert klimapåverknad for berekraftsertifisert biodrivstoff har vorte skjerpa dei siste åra. Det finst difor knapt konvensjonelt biodrivstoff frå nye anlegg som kan oppfylle berekraftskriteria.

Miljøøydelegging og dårleg klimarekneskap ved bruk av palmeolje i biodrivstoff har vore eit stort tema i Noreg dei siste åra. Regelverket har vorte tilpassa, og i 2020 utgjorde biprodukt frå palmeolje berre 0,4 prosent av omsett biodrivstoff til vegtransporten i Noreg.

Biodrivstoff gjev ikkje høgare lokale utslepp av partiklar frå svovel eller nitrogenoksidar.

Kva er omsetningskravet?

Gjennom produktforskrifta stiller staten krav til drivstoffleverandørar om at ein del av drivstoffomsettinga til vegtrafikk skal vere berekraftsertifisert biodrivstoff. Frå 1. januar 2021 er kravet 24,5 volumprosent. Dessutan skal minst 9 prosent skal vere avansert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff vert premiært med dobbeltelling ved kravoppfyllinga. Det er difor tilstrekkeleg å omsette minst 15,5 volumprosent biodrivstoff for å nå kravet, fordi avansert biodrivstoff vert telt dobbelt.

Drivstoffleverandørane kan samarbeide om å oppfylle kravet og står fritt til å blande inn biodrivstoff i vanleg drivstoff (diesel) eller å selje 100 prosent fornybart drivstoff. Omsetningskravet gjer det mogleg å fordele meirkostnaden for biodrivstoff på alle drivstoffkundar: Gitt 15,5 % innblanding, og 7 kr i meirkostnad per liter biodrivstoff, vert meirkostnaden for sluttbrukarane berre 1,09 kr dyrare per liter.

¹ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-922/KAPITTEL_5#KAPITTEL_5

² <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/fornybar-energi/biodrivstoff/>

For sjøtrafikk er det ikkje noko omsetningskrav. Stortinget har bedt regjeringa om å vurdere eit krav til biodrivstoff også her:

«Stortinget ber regjeringa foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.» Dok 8:71S (2015-16).

Kor kostnadseffektivt er biodrivstoff som klimatiltak for fylkeskommunen?

For fylkeskommunen har biodrivstoff vore eit kostnadseffektivt klimatiltak. Tiltakskostnaden for biodrivstoff, altså meirkostnaden i kroner per sparte tonn CO₂ per år, har endra seg noko over tid, både på grunn av omsetningskravet og prisutviklinga.

Med krav til 50 prosent lågare klimapåverknad, og ein prisdifferanse på om lag 2 kr per liter mellom biodrivstoff og konvensjonelt drivstoff, berekna Skyss tiltakskostnaden i 2019 til 1 500 kroner per sparte tonn CO₂. Denne tiltakskostnaden var samanliknbar med den gjennomsnittlege elektrifiseringskostnaden for ferje i Hordaland.

Med eit stigande omsetningskrav gjev ikkje 100 prosent biodrivstoff lenger same vinsten i høve konvensjonelt drivstoff. Dessutan er prisdifferansen mellom fornybart og konvensjonelt drivstoff vesentleg høgare på grunn av endringar i råstoffpriser, vegavgifta og krav til biodrivstoffet sjølv: For biodiesel ligg meirkostnaden no kring 5 kr per liter og for berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff kring 7 kr per liter. Legg ein til grunn desse tala vert tiltakskostnaden for biodrivstoff i dag berekna til mellom 4 000 og 6 000 kroner per sparte tonn CO₂, avhengig av faktiske utsleppsfaktorar. Det gjer biodrivstoff til eit dyrare klimatiltak enn til dømes elektrifisering av buss i Bergen sentrum og hybridisering av lokale båtruter i Sogn og Fjordane.

3. Ny fagleg tilråding til innkjøparar om biodrivstoff

Miljødirektoratet har vurdert klimaeffekten ved kjøp av flytande biodrivstoff i offentlege anskaffingar i lys av omsetningskravet. Vurderinga vart gjort i juni 2020, på oppfordring frå Digitaliseringsdirektoratet (Digdir), som innspel til arbeidet med ein drivstoffmatrise og andre innkjøpsråd for transporttenester:

«Når flytende biodrivstoff kjøpt gjennom offentlige anskaffelser også blir brukt til å oppfylle omsetningskravet, har dette virkemiddelet ikke effekt på totalt omsatt volum biodrivstoff i Norge. [...]

Problemstillingen med manglede klimaeffekt av offentlige anskaffelser kan eksemplifiseres slik: Bussdrift AS drifter en bussrute for en fylkeskommune som ønsker å redusere klimagassutslippene sine. I kontrakten stiller fylkeskommunen derfor krav om at bussoperatøren skal bruke 100 % flytende avansert biodrivstoff, totalt 5 millioner liter i året. Biodrivstoffet kjøpes av Drivstoffomsetter AS, som etter omsetningskravet er forpliktet til å selge en viss prosent biodrivstoff (20 % i 2020) av sitt totale drivstoffsalg, som i dette eksempelet utgjør 100 millioner liter biodrivstoff i året. Ved å selge 5 millioner liter avansert biodrivstoff (som dobbeltelles) til Bussdrift AS, har Drivstoffomsetter AS allerede oppfylt 10 % av sitt omsetningskrav. De kan da blande inn 5 millioner liter mindre avansert biodrivstoff på bensinstasjonene sine.

Anskaffelsen til fylkeskommunen i eksempelet over resulterer ikke i økt bruk av flytende biodrivstoff i Norge, men fylkeskommunen vil selv godskrive bruken av flytende biodrivstoff i sitt interne klimagassregnskap.⁸ Videre vil drivstoffomsetteren kunne rapportere dette biodrivstoffet i sine forpliktelser etter omsetningskravet. Dersom andre klimatiltak, som elektrifisering eller biogass, heller ble prioritert, ville fylkeskommunes anskaffelse også bidratt til nasjonale utslippsreduksjoner.»

Bransjen har etterspurd ei ordning for å sikre at krav om 100 prosent biodrivstoff ikkje kan inngå i oppfyllinga av omsetningskravet. Miljødirektoratet peiker på at det ikkje er mogleg med dagens rapporteringssystem:

«Årsaken er at dagens rapporteringssystemer ikke skiller mellom volum over og under omsetningskravet. Dokumentasjonskravene i offentlige anskaffelser vil derfor ikke kunne oppfylles, jf. anskaffelsesforskriften § 7-1.»

Vidare har Miljødirektoratet vurdert høve for å etablere eit eget rapporteringssystem for meiroppfylting av omsetningskravet. Dei rår frå å etablere eit slik system grunna høge kostnader og låg nytte. Miljødirektoratet understrekar at dei er bekymra for innlåsingseffektar, negativ omstillingseffekt og kompliserande oppfølgingsystem ved overlappande verkemidlar. Deira klåre

tilråding er at biodrivstoff vert utløyst av omsettingskravet, og at innkjøparar bør prioritere å etterspørje nullutsleppsløysingar og biogass i offentlege anskaffingar.

På bakgrunn av Miljødirektoratet sine vurderingar har Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) revidert sine anbefalingar til innkjøparar. I deira drivstoffmatrise vert det ikkje lenger lagt opp til å premiere bruk av biodrivstoff i høve fossilt drivstoff. Biodrivstoff vert her sidestilt med fossilt drivstoff.

4. Økonomi

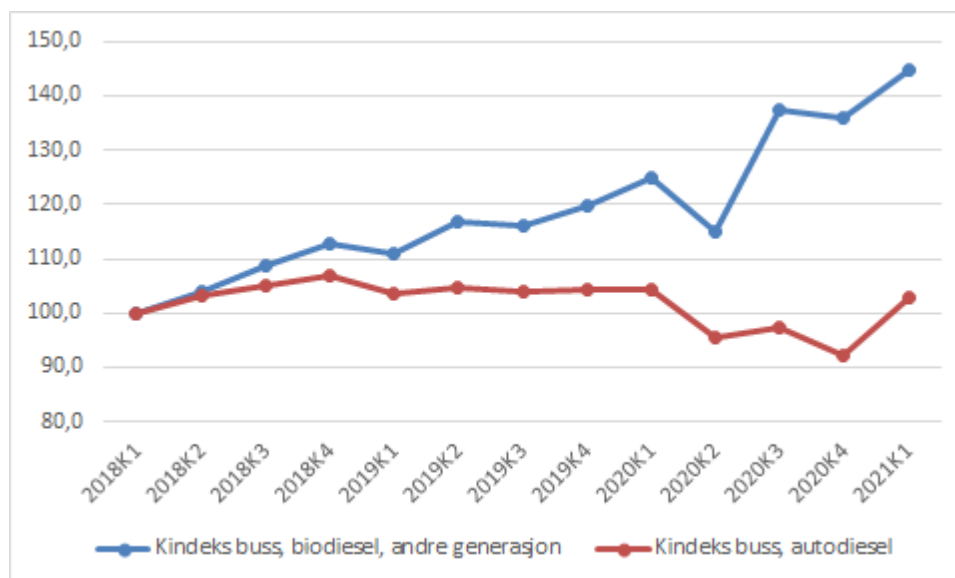
Innkjøp av biodiesel framfor autodiesel gjev meirkostnader i dag. I utgangspunktet er det hensiktsmessig å forstå drivarane i pumpeprisen. Gitt dagens prisar i august 2021, er 20% av sluttbrukarprisen meirverdiavgift (MVA); cirka 40% av prisen er avgifter; og 60% er sjølve drivstoffproduktet. Medan produktet vert styrt av tilbod og etterspurnad, vert avgiftsnivået fastsett politisk, som regel gjennom nasjonalbudsjettet.

○ Prisenivå og prisutvikling biodrivstoff

I figuren under vert kostnadsutviklinga for autodiesel og biodiesel (generasjon 2) vist, ifølge data frå SSB. Indeksane har sitt referansepunkt i 1.kvartal 2018 og det kjem tydeleg fram at biodieselpriisen har auka vesentleg meir enn autodieselpriisen. I perioden frå 1.kvartal 2018 til 1.kvartal 2021, har biodiesel- og autodieselpriisen stige høvesvis 40% og 5%. Vidare viser grafen at prisane kan variere mykje. Framtidsprisar er vanskeleg å spå, men den observerte prisutviklinga kan ofte gjerast greie for gjennom mikro- og/eller makroøkonomisk hendingar så vel som politiske hendingar.

Den historiske prisutviklinga i denne figuren kan mellom anna forklarast gjennom:

- ❖ Auka etterspørsel etter biodiesel i vegtrafikk dei siste åra, ikkje minst i kollektivtransportkontraktar i Noreg og andre land.
- ❖ Auka fokus på berekraftsertifisert, palmeoljefri biodiesel, som kan bidra til ytterlegare prispress for denne typen produkt ("biodiesel generasjon 2" hos SSB).
- ❖ Som regel aukande avgifter på drivstoff. Sjå særskilt 3.kvartal 2020, kor det vart innført vegbruksavgift for biodiesel, også utover omsetjingskravet.
- ❖ Covid-19 pandemien har ført til lågare etterspørsel etter energi og dermed har drivstoffprisane gått ned i 2.kvartal 2020.
- ❖ Produksjonskutt i OPEC+ samarbeidet og gjenopning av samfunna verda rundt bidrar no til aukande produktprisar.



▪ Økonomiske konsekvensar

Meirkostnadene vert berekna ved å multiplisera biodieselforbruk med estimert prispremium.

Nedanfor er ein tabell som visar meirkostnader basert på dagens forbruk. Biodieselpåslaget her er

berekna som differansen mellom SSBs autodiesel pumpepriser og biodieselpris frå stikkprøver hjå Cirkle Ks offentlege nettsider. Vidare er påslaget kontrollert mot erfaringstal knytt til historisk biodiesel premium og relevante avgiftskomponentar.

2020 meirkostnader:

	Biodiesel forbruk (i liter)	Prispremie biodiesel (i NOK)	Meirkostnad (i NOK)
Buss	7 600 000	7,00	53 200 000
Båt	-	-	-
Ferje	-	-	-
	7 600 000		53 200 000

Følgande tabell viser kva meirkostnadene blir i 2025, dersom kjende politiske vedtak vert følgd opp.³

2025 meirkostnader:

	Biodiesel forbruk (i liter)	Prispremie biodiesel (i NOK)	Meirkostnad (i NOK)
Buss	10 300 000	7,00	72 100 000
Båt	3 600 000	7,00	25 200 000
Ferje	1 900 000	5,00	9 500 000
	15 800 000		106 800 000

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har vedtaksmynde, jf. reglement for fylkesutvalet pkt. 2.1.4.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Tiltaket vil redusere meirkostnadene til Skyss vesentleg med omsyn til kjøp av biodrivstoff.

Klima:

Klimanytten av at fylkeskommunen som innkjøparar av kollektivtransport gjennom Skyss etterspør 100 prosent biodrivstoff er tidlegare vurdert som stor. Ei ny vurdering frå Miljødirektoratet syner at denne vinsten ikkje er reell, fordi utsléppskuttet allereie er utløyst gjennom det statlege omsettingskravet. For fylkeskommunen vil det vere meir tenleg å nytte dei sparte midlane på ytterlegare elektrifiseringstiltak.

Folkehelse:

Ikkje relevant.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Sjå vurdering om klima.

³ Biodieselpåslaget for ferje er lågare, fordi det ikkje er stilt krav til berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff. Det er berekna som differansen mellom pris på MGO (<0,1% svovel) og pris på rapsoljebasert biodiesel frå PLATTS, som er ein internasjonal tilbydar av prisinformasjon på blant anna drivstoffproduktar.

Konklusjon

Biodrivstoff var lenge ein effektiv og enkel måte for fylkeskommunen å kutte CO2-utslepp frå buss og ferje. Drivstoffet krev ingen eigen infrastruktur og kan i stor grad nyttast på eksisterande fartøy og køyretøy utan tilpassingar i rutetilbodet.

Samstundes har bruk av flytande biodrivstoff ein meirkostnad for fylkeskommunen som har vore vege opp mot CO2-utsleppet. Tiltakskostnaden målt i kroner per sparte tonn CO2 var for vegtransporten relativt låg, sett opp mot elektrifiseringstiltak. For sjøtransport, der det ikkje er noko vegbruksavgift på fossilt drivstoff, har kostnadsdifferansen vore svært høg.

Med innføring av vegbruksavgift for biodrivstoff i vegtransport har meirkostnaden vorte høgare. I tillegg har råstoffsituasjonen og forsterka krav til biodrivstoffet gjort dette dyrare. Samstundes har omsetningskravet redusert CO2-utsleppet frå konvensjonelt drivstoff, slik at vinsten ved 100 prosent biodrivstoff er mindre. Tiltakskostnaden for biodrivstoff er i dag høgare enn fleire elektrifiseringstiltak.

Frå ein miljøfagleg ståstad har biodrivstoff generelt framleis ei klimanytte. Denne vurderinga handlar om korleis biodrivstoffbruken vert utløyst.

For vegtransporten har Miljødirektoratet vurdert at det er omsetningskravet som er det nasjonale verkemiddelet for å utløyse biodrivstoff. Klimanytta av at fylkeskommunen som innkjøparar etterspør 100 prosent biodrivstoff fell då vekk. For fylkeskommunen vil det som klimatiltak i framtida vere meir tenleg å satse på elektrifisering framfor bruk av biodrivstoff i Skyss sine transportkontraktar.

Det er tidlegare peikt på høve til å elektrifisere delar av kontraktområdet Bergen sør fram til 2025. I kontrakten er det lagt til rette for innføring av nullutsleppsmateriell. Vidare vil elektrifisering bli vurdert i samband med busskontraktar med oppstart 2024 og 2025. Skyss vil kome tilbake med tilrådingar knytt til investeringsbehov og forventade meirkostnadar for eventuell innføring av nullutsleppsteknologi i forkant av utlysing av nye kontraktar.

For sjøtransport er det for tidleg å gje ein endeleg vurdering av kva som er tilrådeleg å gjere før regjeringa har vurdert eit omsetningskrav til biodrivstoff på bakgrunn av følgjande tinging frå Stortinget:

«Stortinget ber regjeringa foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten." Dok 8:71S (2015-16).»

Fylkeskommunen bør avvente til dette er utgreidd og eventuelt vedtatt.