

## **Protokoll fra møte i Hovedutvalg for samferdsel 26.04.2017**

**Møtested:** Schweigaards gate 4, Oslo  
**Møterom:** Fylkestingssalen  
**Møtedato:** 26.04.2017  
**Tid:** 14:00 – 15:50

**Faste medlemmer som møtte:**

Navn	Funksjon	Representerer
Solveig Schytz	Leder	V
Morten Vollset	Nestleder	Sp
Ketil Nordengen	Medlem	H
Trine-Lise Østlund Blime	Medlem	H
Finn Terje Tønnessen	Medlem	FrP
Knut Tønnes Steenersen	Medlem	FrP
Njål Vikdal	Medlem	V
Jan Johan Sandal	Medlem	Ap
Johannes Dalen Giske	Medlem	Ap
Vilde Lofthus Rooth	Medlem	Ap
Kristin Antun	Medlem	MDG

**Varamedlemmer som møtte:**

Navn	Møtte for	Representerer
Lars Salvesen	Kirsti Kierulf	KrF
Tove Irene Steen	Tonje Brenna	Ap

**Faste medlemmer som ikke møtte:**

Navn	Funksjon	Representerer
Kirsti Kierulf	Medlem	H
Tonje Brenna	Medlem	Ap

**Fra administrasjonen møtte:**

Navn	Stilling
Thomas Tvedt	Fylkesdirektør
Nina M. Hanssen	Seksjonsleder transport
Bjørg I. Barslund	Utvalgssekretær

## Saksliste

<b>Saksnr</b>	<b>Tittel</b>
---------------	---------------

PS 23/17	Innbyggerinitiativ: Gjenopprett bussrute 160E Rykkinn som ekspress
PS 24/17	TT-ordningen - om brukere med bil
PS 25/17	Rullering av hydrogenstrategi og handlingsprogram 2017-18
PS 26/17	Høring - NOU 2017:4 Delingsøkonomien - Muligheter og utfordringer
PS 27/17	Fylkeskommunens årsrapport og regnskap 2016

### **Spørsmål**

3/17	Spørsmål fra representanten Morten Vollset (Sp) om trafiksikkerhet Hovinhødga - og Hovinbakken bussholdeplasser
4/17	Spørsmål fra Njål Vikdal (V) om biogass

- Innkallingen ble godkjent
- Protokoll fra møtet 15. mars ble godkjent

Orientering om TT-ordningen v/Rakel Marie Hansen

## Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017

### 23/2017 - Innbyggerinitiativ: Gjenopprett bussrute 160E Rykkinn som ekspress

#### Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til de tiltak Ruter har gjort for å justere rutetilbudet i vest etter innspill fra innbyggerne og den foreløpige evalueringen av ruteomleggingen.
2. Når det gjelder innbyggerinitiativets krav om å la linje 160E kjøre til Hammersborg, støtter fylkestinget Ruters vurderinger om å stoppe linjen i Vika.

#### Utvalgets behandling:

#### Votering:

Fylkesrådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt

#### Innstilling fra hovedutvalg for samferdsel:

1. Fylkestinget slutter seg til de tiltak Ruter har gjort for å justere rutetilbudet i vest etter innspill fra innbyggerne og den foreløpige evalueringen av ruteomleggingen.
2. Når det gjelder innbyggerinitiativets krav om å la linje 160E kjøre til Hammersborg, støtter fylkestinget Ruters vurderinger om å stoppe linjen i Vika.

## Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017

### 24/2017 - TT-ordningen - om brukere med bil

#### Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

Søkere med bil omfattes fortsatt av TT-ordningen, og tildeles ½ reiserett slik som i dag.

#### Utvalgets behandling:

*Finn Terje Tønnessen (FrP) fremmet følgende forslag:*

*Søker som disponerer bil innkjøpt med støtte fra NAV innvilges ikke reiserett.*

*Søker med førerkort og egen bil tildeles ikke reiserett.*

#### Votering:

Ved alternativ votering mellom fylkesrådmannens forslag til vedtak og Tønnessens forslag, ble fylkesrådmannens forslag vedtatt mot 2 stemmer (FrP)

#### Innstilling fra hovedutvalg for samferdsel

Søkere med bil omfattes fortsatt av TT-ordningen, og tildeles ½ reiserett slik som i dag.

## Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017

### 25/2017 - Rullering av hydrogenstrategi og handlingsprogram 2017-18

#### Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. *Fylkestinget viderefører Hydrogenstrategi 2014-2025 med de forslåtte justeringene, og vedtar handlingsprogrammet for 2017-2018.*
2. *Tiltakene i handlingsprogrammet finansieres av midlene i Miljøfondet. Det legges fram saker til politisk behandling etter hvert som handlingsprogrammets tiltak og prosjekter krever fylkeskommunale tilskudd.*
3. *Det legges fram sak om støtteprogram for investering og drift av stasjoner så snart notifisering er avklart med ESA og Enovas støtteordning til hydrogenstasjoner er offentliggjort.*
4. *Det legges til grunn at det skal være et samarbeid med Enova om gjennomføring av støtte til hydrogenprosjekter i transportsektoren.*
5. *Tiltak som gjelder hydrogenkjøretøy/-fartøy i kollektivtrafikken finansieres gjennom fylkeskommunens årlige budsjettprosess.*
6. *Rullering av strategi og handlingsprogram 2019-2020 legges frem til behandling i 2018.*

#### Utvalgets behandling:

**Representanten Kristin Antun (MDG) fremmet 2 forslag som hun foreslo at følger saken i den videre behandling og fikk utvalgets tilslutning til dette.**

#### Primært:

Alternativt punkt 1:

Fylkestinget ønsker ikke lenger å bruke ressurser på å fremme hydrogenrevne personbiler, og ber om å få en ny hydrogenstrategi som fokuserer på hydrogenrevne busser, lastebiler og eventuelle andre kjøretøy der hydrogen basert på dagens kunnskap har potensial til å kunne konkurrere i markedet med batterielektriske kjøretøy.

Alternativt punkt 2:

Hydrogentiltak finansieres av midlene i miljøfondet. Det legges fram saker til politisk behandling etter hvert som handlingsprogrammets tiltak og prosjekter krever fylkeskommunale tilskudd.

Alternativt punkt 3:

Det legges fram sak om støtteprogram for investering og drift av stasjoner så snart notifisering er avklart med ESA og Enovas støtteordning til hydrogenstasjoner er offentliggjort, i den grad dette fortsatt er aktuelt når satsning på personbiler tas ut av hydrogenstrategien.

Innstilte punkt 4 og 5 uendret

Innstilt punkt 6 utsettes til ny hydrogenstrategi legges frem.

## **Sekundært om primærforslagene faller.**

### **Nytt punkt 7.:**

AFK skal i sin hydrogensatsning først og fremst fokusere på hydrogenkjøretøy som er aktuelle i kollektivtransport eller næringstransport, lastebiler og annen tungtransport, i den grad oppdatert kunnskap viser at slike kjøretøy er konkurransedyktige mot batterielektrisk innen relevante segmenter. Å stimulere til vekst av personbiler er dermed ikke noe mål i seg selv. Rulleringen skal innebære en oppdatering av strategi og handlingsplan i lys av dette.

### **Votering:**

Fylkesrådmannens forslag til vedtak ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)

### **Hovedutvalg for samferdsels innspill:**

- 1. Fylkestinget viderefører Hydrogenstrategi 2014-2025 med de forslåtte justeringene, og vedtar handlingsprogrammet for 2017-2018.*
- 2. Tiltakene i handlingsprogrammet finansieres av midlene i Miljøfondet. Det legges fram saker til politisk behandling etter hvert som handlingsprogrammets tiltak og prosjekter krever fylkeskommunale tilskudd.*
- 3. Det legges fram sak om støtteprogram for investering og drift av stasjoner så snart notifikasjon er avklart med ESA og Enovas støtteordning til hydrogenstasjoner er offentliggjort.*
- 4. Det legges til grunn at det skal være et samarbeid med Enova om gjennomføring av støtte til hydrogenprosjekter i transportsektoren.*
- 5. Tiltak som gjelder hydrogenkjøretøy/-fartøy i kollektivtrafikken finansieres gjennom fylkeskommunens årlige budsjettprosess.*
- 6. Rullering av strategi og handlingsprogram 2019-2020 legges frem til behandling i 2018.*

### **Forslag fra MDG som følger saken i den videre behandling:**

#### **Primært**

##### **Alternativt punkt 1:**

Fylkestinget ønsker ikke lenger å bruke ressurser på å fremme hydrogenrevne personbiler, og ber om å få en ny hydrogenstrategi som fokuserer på hydrogenrevne busser, lastebiler og eventuelle andre kjøretøy der hydrogen basert på dagens kunnskap har potensial til å kunne konkurrere i markedet med batterielektriske kjøretøy.

##### **Alternativt punkt 2:**

Hydrogentiltak finansieres av midlene i miljøfondet. Det legges fram saker til politisk behandling etter hvert som handlingsprogrammets tiltak og prosjekter krever fylkeskommunale tilskudd.

##### **Alternativt punkt 3:**

Det legges fram sak om støtteprogram for investering og drift av stasjoner så snart notifikasjon er avklart med ESA og Enovas støtteordning til hydrogenstasjoner er offentliggjort, i den grad dette fortsatt er aktuelt når satsning på personbiler tas ut av hydrogenstrategien.

Fylkesrådmannens forslag punkt 4 og 5 uendret

Fylkesrådmannens punkt 6 utsettes til ny hydrogenstrategi legges frem.

### **Sekundært om primærforslagene faller. Nytt punkt 7.:**

AFK skal i sin hydrogensatsning først og fremst fokusere på hydrogenkjøretøy som er aktuelle i kollektivtransport eller næringstransport, lastebiler og annen tungtransport, i den grad oppdatert kunnskap viser at slike kjøretøy er konkurransedyktige mot batterielektrisk innen relevante segmenter. Å stimulere til vekst av personbiler er dermed ikke noe mål i seg selv. Rulleringen skal innebære en oppdatering av strategi og handlingsplan i lys av dette.

## **Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017**

### **26/2017 - Høring - NOU 2017:4 Delingsøkonomien - Muligheter og utfordringer**

#### **Fylkesrådmannens forslag til vedtak:**

1. Akershus fylkeskommune er positive til ny teknologi som gir nye muligheter, men støtter utvalget i at det kan være fornuftig å se hvordan delingsøkonomien utvikler seg før det gjennomføres større tiltak for å styre utviklingen.
2. Akershus fylkeskommune anbefaler at nasjonale myndigheter foretar en helhetlig gjennomgang av organiseringen av drosjenæringen og hvor drosjenes rolle i samferdselstilbudet utredes og drøftes.

#### **Utvalgets behandling:**

##### ***Representanten Morten Vollset (Sp) fremmet følgende forslag:***

*Drosjene utgjør en uunnværlig del av kollektivtransporten og har et samfunnsoppdrag ved at de har plikt til å tilby transport [24/7](#), og ikke kan avvise ulønnsomme turer. Akershus fylkeskommune mener det er viktig at drosjenæringen er regulert og har gode konkurransevilkår.*

*Ny teknologi har endret konkurransesituasjonen. Det fordrer at staten tar offensive grep for å underlegge nye tjenester de reguleringer som taxinæringen arbeider innenfor - slik at det blir like konkurransevilkår. Akershus fylkeskommune anbefaler å opprettholde kravet om drosjeløyve.*

#### **Votering:**

1. Fylkesrådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt
2. Vollsets forslag første del ble vedtatt med 7 mot 6 stemmer (H, V og FrP)
3. Vollsets forslag andre del fikk 6 stemmer (Ap, Sp og MDG) og falt

#### **Hovedutvalg for samferdsels innspill:**

1. Akershus fylkeskommune er positive til ny teknologi som gir nye muligheter, men støtter utvalget i at det kan være fornuftig å se hvordan delingsøkonomien utvikler seg før det gjennomføres større tiltak for å styre utviklingen.
2. Akershus fylkeskommune anbefaler at nasjonale myndigheter foretar en helhetlig gjennomgang av organiseringen av drosjenæringen og hvor drosjenes rolle i

*samferdselstilbudet utredes og drøftes.*

- 3. Drosjene utgjør en uunnværlig del av kollektivtransporten og har et samfunnsoppdrag ved at de har plikt til å tilby transport [24/7](#), og ikke kan avvise ulønnsomme turer. Akershus fylkeskommune mener det er viktig at drosjenæringen er regulert og har gode konkurransevilkår.*

## **Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017**

### **27/2017 - Fylkeskommunens årsrapport og regnskap 2016**

#### **Fylkesrådmannens forslag til vedtak:**

- 1. Fylkestinget godkjenner det framlagte regnskapet for 2016 i henhold til «Årsregnskap 2016 - Tallregnskap med noter».*
- 2. Fylkestinget tar den framlagte «Årsrapport for Akershus fylkeskommune 2016» til orientering.*
- 3. Det regnskapsmessige overskuddet i driftsregnskapet på 138,5 mill. kr disponeres slik: (tall i 1 000 kr)*

<i>Gjenbevilgninger av mindreforbruk</i>	<i>+</i>	<i>108 530</i>
<i>Inndekking av merforbruk</i>	<i>-</i>	<i>9 993</i>
<b><i>Sum gjenbevilgninger netto på programområder 1-7</i></b>	<b><i>=</i></b>	<b><i>98 537</i></b>
<i>Merforbruk som dekkes inn i 2018</i>	<i>-</i>	<i>6 518</i>
<i>Inndekning overskridelse investeringsregnskapet</i>	<i>+</i>	<i>1 876</i>
<i>Avsettes disposisjonsfond</i>	<i>+</i>	<i>44 648</i>
<b><i>Sum (regnskapsmessig overskudd)</i></b>	<b><i>=</i></b>	<b><i>138 543</i></b>

#### **Utvalgets behandling:**

***Representanten Kristin Antun (MDG) fremmet følgende forslag som hun ba om at følger saken i den videre behandling, og fikk utvalgets tilslutning til det:***

20 millioner flyttes fra "avsettes disposisjonsfond" til miljøfondet slik at det blir:

Avsettes disposisjonsfond	+ 24 648
Avsettes miljøfondet	+ 20 000

Resten av punktet uendret.

#### ***Representanten Finn Terje Tønnessen (FrP) fremmet følgende forslag:***

*Årsrapporten bør i større grad rapportere på hva fylkeskommunens virksomheter og foretak gjør når det kommer til arbeid med universell utforming.*

#### **Votering:**

Fylkesrådmannens forslag til vedtak med tilleggsforslaget fra Tønnessen ble enstemmig vedtatt



## Hovedutvalg for samferdsels innspill:

1. Fylkestinget godkjenner det framlagte regnskapet for 2016 i henhold til «Årsregnskap 2016 - Tallregnskap med noter».
2. Fylkestinget tar den framlagte «Årsrapport for Akershus fylkeskommune 2016» til orientering.
3. Det regnskapsmessige overskuddet i driftsregnskapet på 138,5 mill. kr disponeres slik:  
(tall i 1 000 kr)

Gjenbevilgninger av mindreforbruk	+	108 530
Inndekking av merforbruk	-	9 993
<b>Sum gjenbevilgninger netto på programområder 1-7</b>	=	<b>98 537</b>
Merforbruk som dekkes inn i 2018	-	6 518
Inndekning overskridelse investeringsregnskapet	+	1 876
Avsettes disposisjonsfond	+	44 648
<b>Sum (regnskapsmessig overskudd)</b>	=	<b>138 543</b>

Årsrapporten bør i større grad rapportere på hva fylkeskommunens virksomheter og foretak gjør når det kommer til arbeid med universell utforming.

## Forslag fra MDG som følger saken:

20 millioner flyttes fra "avsettes disposisjonsfond" til miljøfondet slik at det blir:

Avsettes disposisjonsfond	+ 24 648
Avsettes miljøfondet	+ 20 000

Resten av punktet uendret.

## Spørsmål

### Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017

#### 3/2017 - Spørsmål fra representanten Morten Vollset (Sp) om trafikksikkerhet Hovinhøgda - og Hovinbakken bussholdeplasser

##### Hovedutvalgsleder Solveig Schytz (V) svarte som følger:

Jeg viser til representanten Vollsets spørsmål om trafikksikkerhet og nestenulykker mellom busser og biler ved utkjørsel fra bussholdeplassene Hovinhøgda og Hovinbakken i Fet kommune. Holdeplassene ligger langs med en riksveg. Representanten påpeker utfordringer med høy hastighet, manglende respekt for vikeplikten for bussen, kombinert med dårlig sikt som årsaker til situasjoner.

Statens vegvesen, region øst avdeling Akershus har gitt meg følgende informasjon:

Ved fastsetting av fartsgrenser må vi følge Vegdirektoratet sine retningslinjer. Utenfor tettbygd strøk har vi i dag en generell fartsgrense på 80 km/t. For lavere særskilte fartsgrenser er det strenge krav. Bakgrunnen for at kriteriene er så strenge er for å få respekt for fartsgrensene. Det er viktig at de kjørende ser en sammenheng mellom omgivelsene og skiltet fartsgrense og at de ikke oppfattes som urimelig lave. Det er ved Hovinbakken holdeplass ikke grunnlag ifølge kriteriene å forlenge 60-sonen.

Undersøkelser har vist at når fartsgrensen skiltes ned med 10 km/t, setter folk ned hastigheten med 2 - 3 km/t. Hvis fartsgrensen settes ned med 10 km/t på strekninger hvor kriteriene for dette ikke er oppfylt, og omgivelsene altså ikke stemmer overens med dette, tilsier vår erfaring at farten faktisk kan gå opp. Dette skyldes i stor grad at bilistene har problemer med å forstå hvorfor fartsgrensen er satt som den er på stedet.

Skilting i seg selv gir ingen fysisk beskyttelse, og det vi kan oppnå i slike tilfeller er at man skaper en falsk trygghetsfølelse for de som tror at fartsnivået er lavere enn det det i virkeligheten er. Vi får altså en falsk trygghetsfølelse, men ingen reell bedret sikkerhet, snarere tvert imot, ved at en trafikkgruppe får senket sin aktsomhet. Noe av dette er det bussjåførene beskriver for holdeplassen som ligger i 60-sonen. Bilistene opplever at det ikke lengre er grunnlag for særskilt fartsgrense 60 km/t og mange kjører fortere. Det er politiet som kan håndheve dette.

Bussjåførene har også foreslått at det settes opp et skilt om «vikeplikt for buss». Dette er ikke et normert skilt og ville undergrave trafikkreglene angående vikeplikt for buss. Det er i dag ryddig og klart at biler har vikeplikt for buss ut fra holdeplass når fartsgrensen er 60 km/t og lavere. Vi kan derfor ikke skilte dette spesielt ved enkelte holdeplasser.

For å bedre forholdene vil vi foreta vegetasjonsrydding ved Hovinbakken holdeplass slik at sikten bakover for sjåføren på holdeplassen blir bedre. Vi vil også se på om det er noe

vi kan endre ved oppmerkingen i forkant av Hovinhøgda holdeplass slik at kjøremønsteret blir lettere å lese for alle trafikanter.

Jeg vil takke representanten Vollset for å ta opp et viktig spørsmål. At vi som politikere bryr oss om problemstillinger våre innbyggere, og i dette tilfelle bekymrede bussførere fremhever, er viktig for å bidra til en større oppmerksomhet rundt trafiksikkerhetsarbeidet og bilistenes ansvar. Jeg har tillitt til Statens Vegvesens vurderinger om behovet for enhetlig skilting og trafikanters adferd. Jeg er fornøyd med at vegvesenet vil se på muligheten for å rydde vegetasjon, samt vurdere oppmerking i forkant av den ene holdeplassen langs med riksveg 22.

## **Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 26.04.2017**

### **4/2017 - Spørsmål fra Njål Vikdal (V) om biogass**

*Hovedutvalgsleder Solveig Schytz (V) svarte som følger:*

**Spørsmål 1:** Vil Akershus fylkeskommune ta initiativ til at det etableres et offentlig «biogasskonsortium», i samarbeid mellom Oslo og «Viken» fylkene Østfold og Buskerud, slik at det blir etablert produsentmarked som vil kunne gi forutsigbare kostnadsbaserte priser for offentlige og private transportselskapers bruk av biogass? Konsortiet bør også kunne prioritere den samlede utvikling av og investering i ny biogass produksjon (inkl. en investering ved VEAS), og se den samlede produksjon i relasjon til etterspørselen etter biogass, både fra de regionale buss selskapene og andre framtidige brukere.

#### **Svar:**

I Oslofjordregionen er det et teoretisk potensiale på 1 TWh (matavfall, slam og husdyrgjødsel) for biogassproduksjon. I Akershus er det flere renseanlegg som ser på muligheten for å produsere biogass til drivstoff (VEAS, NRA, SFR). Mangel på stabil etterspørsel gjør at det er stor risiko knyttet til nødvendige investeringer, og det er derfor en utfordring å få realisert potensialet for biogassproduksjon i fylket. For innkjøpere er hovedutfordringen at biogass som drivstoff ikke oppleves som konkurransedyktig, hverken i forhold til pris, kvalitet eller tilgjengelighet.

Et initiativ til etablering av et biogasskonsortium for å koordinere produksjon og salg av biogass bør komme fra produsentene selv, andre bransjeaktører eller deres eiere (herunder Oslo kommune).

I arbeidet med å stimulere til økt bruk av biogass vil Akershus fylkeskommune først og fremst kunne bidra gjennom sin rolle som offentlig innkjøper, ikke minst knyttet til eierskapet i Ruter. Det anbefales at Akershus fylkeskommune tar initiativ overfor Oslo kommune og Ruter for å se på hvordan det kan være mulig å styrke offentlig innkjøp av biogass, herunder konkret hvordan man kan imøtekomme de utfordringer Ruter ser i forhold til å velge biogass på bussene. Biogass er én av flere mulige løsninger for å redusere klimautslippene fra kollektivtransporten. Det er viktig at Ruter vurderer satsing på biogass i sammenheng med øvrige prosjekter og tiltak for å realisere Fossilfri 20/20.

Akershus fylkeskommune deltar i dag i det fylkeskommunale samarbeidet Biogass Oslofjord (med Buskerud, Telemark, Vestfold, Østfold, Oslo), som ledes av en politisk styringsgruppe. Akershus fylkeskommune vil bidra til å sette offentlig innkjøp av biogass på dagsorden i dette samarbeidet.

**Spørsmål 2:** Vil Akershus fylkeskommune anmode Ruter om å redegjøre for hvilke betingelser som må være tilstede for at bruk av EUs Emission Default Values og minimum 30% miljøvekting kan påvirke Ruters valg av fossilfritt drivstoff og regionens klimagassutslipp ved det kommende «Romeriksanbudet» (på 400 busser)?

**Svar:**

Fra Ruter blir det opplyst at høyere miljøvekting vil styrke miljø i forhold til pris og kvalitet, men at det ikke nødvendigvis vil styrke biogass i forhold til andre miljø- og klimavennlige alternativer. Det er flere ulike faktorer som påvirker hvordan et tilbud kommer ut på miljøområdet. I konkurransen «Busstjenester i Indre by 2016», der miljø ble vektet med 20 %, var miljøforholdene som ble vektlagt:

- Lokale utslipp (NOx og PM-utslipp) med delvekt 35%
- Klimagassreduksjon (drivstoff) med delvekt 35%
- Reduksjon av tomkjøring med delvekt 10%
- Andre miljøtiltak med delvekt 20%

I siste minibussanbud var miljøvektingen 30 %. Arbeidet med Romeriksanbudet pågår, og konkurransegrunnlag og evaluerings-/tildelingskriterier er ennå ikke fastsatt, men også her vil 30 % miljøvekting bli vurdert.

I nye kontrakter vil Ruter kreve dokumentasjon av drivstoffets klimagassutslipp i tråd med regelverket (Produktforskriften, Kapittel 3. Omsetningskrav for biodrivstoff og bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende biobrensel). Leverandører kan selv velge om de vil beregne de faktiske utslippene av det drivstoffet de tilbyr, eller om de vil legge standardverdiene i regelverket til grunn (disse tilsvarer EU's Emission default values). Standardverdiene angir et høyer utslippsnivå enn det forventes at bruk av lokalt produsert biogass faktisk vil gi. Dette innebærer at biogass trolig vil komme bedre ut i en konkurranse dersom leverandørene beregner faktisk utslipp enn dersom de legger standardverdiene til grunn.