

Samferdselsdepartementet

Høringsnotat

25. juni 2026

Forslag om endring av forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Innledning

Samferdselsdepartementet foreslår med dette å revidere forskrift av 11. desember 2017 nr. 1995 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til vegtransport.

Forskriften ble vedtatt for å ivareta Norges EØS-forpliktelser etter direktiv 2009/33/EF. Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen 8. oktober 2013 og tatt inn i norsk rett ved forskriften som trådte i kraft 1. januar 2018.

Direktivet gjelder miljøkrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy og definerer hva som skal regnes som et «rent kjøretøy». Det ble videre innført prosentsetser for andelen innkjøpte kjøretøy som skal være «rene».

Direktiv 2009/33/EF gjaldt opprinnelig personbiler gruppe M1, minibusser gruppe M2 og busser gruppe M3 klasse I og A.

På grunn av allerede høy elbilandel og en svært ambisiøs satsing på overgang til elbil og utrulling av ladeinfrastruktur, bygget ikke den norske forskriften på direktivets system med prosentandeler, men baserte seg på utslippskrav eller krav til Euroklasse for alle kjøretøy som anskaffes av det offentlige.

Gjennom direktiv (EU) 2019/1161 ble det gjort endringer av utslippskrav til tunge kjøretøy klasse N2 og N3. I tillegg ble det innført en ny angivelse av tjenestekontrakter med såkalte CPV-koder. Departementet foreslår å endre forskriften for å ta disse endringene inn i norsk rett.

I tillegg foreslås endringer i forskriftens formålsbestemmelse for at den bedre skal gjenspeile direktivets formål.

Formål

Forskriftens formålsbestemmelse i § 1 lyder: «Forskriftens formål er å sikre at offentlig anskaffelse av kjøretøy bidrar til å fremme og stimulere markedet for nullutslippsløsninger i veitransporten».

Direktivet har på sin side en videre formålsbestemmelse.

Formålsbestemmelsen i artikkel 1 i direktiv 2009/33/EF lyder: «Dette direktivet krever at medlemsstatene sikrer at offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere ved anskaffelse av visse kjøretøyer til veitransport tar hensyn til energi- og miljøvirkninger gjennom hele kjøretøyenes levetid, herunder energiforbruk samt utslipp av CO₂ og visse forurensende stoffer, med det formålet å fremme og å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøyer samt å øke transportsektorens bidrag til Unionens miljø-, klima- og energipolitikk».

I tråd med ovennevnte foreslår departementet at formålsparagrafen i forskriften § 1 endres for å gjenspeile endringene i direktivets formål.

Virkeområde

I henhold til direktiv (EU) 2019/1161 skal direktiv 2009/33/EF artikkel 3 første ledd bokstav a lyde:

«1. Dette direktivet får anvendelse på anskaffelser gjennom

a) kontrakter om kjøp, leasing, leie eller leiekjøp av kjøretøyer til veitransport som er inngått av offentlige oppdragsgivere eller oppdragsgivere, i den utstrekning de er forpliktet til å anvende anskaffelsesprosedyrene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU(*) og 2014/25/EU(**)»

I gjeldende forskrift er det ikke spesifisert at bestemmelsen også skal gjelde leiekjøp, som det kreves i direktivets artikkel 3 første ledd bokstav a. Departementet foreslår at dette tas inn i første ledd i § 2.

Ifølge direktiv (EU) 2019/1161 får direktiv 2009/33/EF artikkel 3 første ledd bokstav c også anvendelse på anskaffelser gjennom «offentlige tjenestekontrakter som angitt i tabell 1 i vedlegget til dette direktivet, i den utstrekning de offentlige oppdragsgiverne eller oppdragsgiverne er forpliktet til å anvende anskaffelsesprosedyrene fastsatt i direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.»

Tabellen det vises til angir de relevante tjenestekontraktene med såkalte CPV-koder som er den felles klassifikasjonen for offentlige anskaffelser.

Gjeldende forskrift § 2 annet ledd lyder:

«Forskriften gjelder anskaffelser som foretas av:

- a. offentlig oppdragsgiver omfattet av forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) og forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften).
- b. operatør med løyve for persontransport etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), eller med løyvefritak etter samme lov, som skal oppfylle offentlig tjenesteplikt i henhold til forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70.

c. underleverandør til operatør nevnt i bokstav b.»

Forskriften spesifiserer altså ikke i dag relevante tjenestekontrakter med angivelse av gjeldende CPV-koder. For å sikre at forskriften på dette punktet samsvarer med direktiv 2009/33/EF slik det er endret etter direktiv (EU) 2019/1161, foreslår departementet å stryke nåværende § 2 annet ledd bokstav c og erstatte denne med nytt tredje ledd i samme bestemmelse.

Videre foreslår departementet å endre nåværende § 2 annet ledd bokstav b slik at pliktsubjektet endres fra «operatør til løyve for persontransport» til den «offentlige oppdragsgiveren» som er omfattet av lov om offentlige anskaffelser.

Nåværende § 2 tredje ledd foreslås flyttet til nytt fjerde ledd i samme bestemmelse.

Miljøkrav

Som følge av foreslåtte endringer i § 2 endres også henvisningen i § 3 om miljøkrav.

I henhold til direktiv (EU) 2019/1161 artikkel 4, jf vedlegg 2 endres med virkning f.o.m.

1. januar 2026 utslippskravene for personbil gruppe M1, buss gruppe M2 og varebil gruppe N1 fra 50 g CO₂/km til 0 g CO₂/km.

I gjeldende forskrift er de nye kravene om 0 g CO₂/km for henholdsvis personbil gruppe M1 og varebil gruppe N1 ivaretatt.

For busser gruppe M2 opererer gjeldende forskrift imidlertid med en hoveregulering om Euro VI-krav og krav om 0 g CO₂/km bare for busser i gruppe M2 med ståplasser. Departementet foreslår at kravet for alle busser i gruppe M2 settes til 0 g CO₂/km i tråd med direktivet.

For busser i gruppe M3 gjelder forskriftens krav om 0 g CO₂/km bare for undergruppene M3 klasse I og II, mens kravet for øvrige busser i gruppe M3 er Euro VI.

Etter direktiv (EU) 2019/1161, jf forordning 661/2009 gjelder direktivets utslippskrav for busser gruppe M3 bare for underkategoriene M3 I, det vil si bybusser og M3 A, det vil si busser med maksimalt 22 passasjerer både sittende og stående.

Departementet foreslår å endre forskriftens utslippskrav for busser gruppe M3 slik:

- M3 I: 0 g CO₂/km. Kravet videreføres i henhold til forpliktelsene etter direktivet.
- M3 II: 0 g CO₂/km. Gjeldende forskriftskrav opprettholdes selv om Norge ikke er forpliktet etter direktivet.
- M3 III: Kravet endres fra Euro 6 til Euro 7, selv om Norge ikke er forpliktet etter direktivet.
- M3 A: 0 g CO₂. Dette er i henhold til kravet i direktivet.

Norge har i dag strengere utslippskrav enn det vi er forpliktet til, idet gjeldende forskrift stiller utslippskrav til alle kjøretøyer som kjøpes inn, uten at dette avgrenses til en viss prosentdel av de innkjøpte kjøretøyene som forutsatt i direktivet. Departementet foreslår at dette opprettholdes for personbil i gruppe M1, mindre busser i gruppe M2, busser i gruppe M3 i klassene I, II, III og A samt varebil i gruppe N1. Busser i gruppe M3 B er hverken omfattet av forskriften eller direktiv 2009/33/EF.

For lastebiler i gruppe N2 og N3 stiller forskriften i dag krav om Euro 6. Dette oppfyller ikke direktivets krav. I henhold til direktiv 2009/33/EF, jf direktiv (EU) 2019/1161 skal minst 15 % av alle lastebiler i gruppe N2 og N3 bruke alternativt drivstoff.

For lastebiler i gruppe N2 og N3 finner departementet at det vil være urealistisk at alle kjøretøy i hele landet uansett værforhold skal kunne være nullutslippskjøretøy. Det foreslås derfor for disse to kjøretøygruppene å fravike forskriftens opprinnelige system hvor vi innførte miljøkrav for alle offentlige innkjøp og ikke begrenset kravet til en prosentandel slik direktivet legger opp til.

For perioden 2021-2025 var andelen lastebiler gruppe N2 og N3 som brukte alternativt drivstoff 29,3 %. For lastebiler i disse kjøretøyklassene finner departementet dermed at det kan settes en prosentdel høyere enn direktivets krav på 15 %. Det foreslås at andelen settes til 25 %.

Med «alternativt drivstoff» menes i henhold til direktiv 2014/94/EU artikkel 2 nr. 1 og 2, jf direktiv (EU) 2019/1161 «drivstoff eller energikilder som tjener, i hvert fall delvis, som en erstatning for fossile oljekilder i forsyningen av energi til transport, og som potensielt kan bidra til utfasing av CO₂ og forbedre transportsektorens miljøprestasjon. Dette omfatter bl.a.:

- elektrisitet,
 - hydrogen,
 - biodrivstoff i henhold til artikkel 2 bokstav i) i direktiv 2009/28/EF,
 - syntetisk og parafinisk drivstoff,
 - naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG))
- og
- flytende petroleumsgass (LPG).»

I henhold til artikkel 2 bokstav i) i direktiv 2009/28/EF defineres biodrivstoff som flytende eller gassformig brensel til transport, produsert av biomasse.

Etter direktiv 2009/33/EF Artikkel 4 nr. 4 bokstav b, jf endring ved direktiv (EU) 2019/1160, gjelder følgende unntak for hva slags alternativt drivstoff som kan brukes til busser i gruppe M3 og lastebiler i gruppe N2 og N3: «... unntatt drivstoff framstilt av råvarer som medfører høy risiko for indirekte arealbruksendringer, der det er observert en betydelig utvidelse av produksjonsarealet til å omfatte mark med store karbonlagre, i samsvar med artikkel 26 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001.» Det foreslås å ta dette inn i et nytt ledd i § 3.

Ikrafttredelse

Siden de nye utslippskravene i direktiv 2009/33/EF, jf direktiv (EF) 2019/1161 har vært gjeldende innen EØS f.o.m. 1. januar 2026, legger departementet opp til at de foreslåtte forskriftsendringene trer i kraft straks når forskriften vedtas. Ikrafttredelse for forskriftsendringen foreslås tatt inn i § 6.

Forslag til forskrift

Forskrift om endring av forskrift av 11. desember 2017 nr. 1995 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til vegtransport

I forskrift 11. desember 2017 nr. 1995 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til vegtransport gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1 Formål

Forskriftens formål er å sikre at offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere ved anskaffelse av visse kjøretøyer til veitransport tar hensyn til energi- og miljøvirkninger gjennom hele kjøretøyenes levetid, herunder energiforbruk samt utslipp av CO₂ og visse forurensende stoffer, med det formålet å fremme og å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøyer samt å øke transportsektorens bidrag til miljø-, klima- og energipolitikken innen EØS.

§ 2 skal lyde:

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder kontrakter for alle anskaffelser av kjøretøy til veitransport. Dette omfatter blant annet kjøp, avbetalingskjøp, leasing, leie og leiekjøp av kjøretøy både ved inngåelse eller fornyelse av rammeavtale og ved avrop på eksisterende rammeavtale.

Forskriften gjelder anskaffelser som foretas av:

- a. offentlig oppdragsgiver omfattet av forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) og forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften).
- b. offentlige tjenestekontrakter i henhold til kollektivtransportforordningen (EF) nr. 1370/2007 og som tilbyr passasjertransport på vei.

For oppdragsgivere som omfattes av forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) og forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i

forsyningssektorene (forsyningsforskriften), gjelder forskriften også anskaffelser gjennom offentlige tjenestekontrakter innen følgende områder angitt med koder i den felles klassifikasjonen for offentlige anskaffelser, kjent som CPV-koder:

- 1) Kollektivtransport på vei med CPV-kode 60112000-6
- 2) Persontransport på vei for spesielle formål med CPV-kode 60130000-8
- 3) Persontransport, ikke rutekjøring med CPV-kode 60140000-1
- 4) Avfallsinnsamling med CPV-kode 90511000-2
- 5) Postkjøring med CPV-kode 60160000-7
- 6) Pakketransport med CPV-kode 60161000-4
- 7) Postutbringning med CPV-kode 64121100-1
- 8) Pakkeutbringning med CPV-kode 64121200-2

Forskriften gjelder ikke kontrakter ved anskaffelse av:

- a. kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk hovedsakelig på bygge- og anleggsplasser, steinbrudd, havneanlegg og flyplasser.
- b. kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk av Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi.
- c. spesialtilpasset kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne iht. NAVs regler om slik ytelse.
- d. spesialkjøretøy i gruppe M1, jf. forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften), slik de er angitt i forordning (EU) 2018/858 vedlegg II del III, som for eksempel pansret kjøretøy, ambulanse, kjøretøy tilpasset rullestol og mobilkran (kjøretøy gruppe N3).
- e. kjøretøy til løyvepliktig drosjetransport

§ 3 skal lyde:

§ 3 Miljøkrav

Offentlig oppdragsgiver, operatør og deres underleverandører som nevnt i § 2 annet og tredje ledd skal stille følgende miljøkrav ved anskaffelse av:

- a. Personbil (M1): 0 g CO₂/km
- b. Varebil (N1): 0 g CO₂/km
- c. Buss (M2): 0 g CO₂/km
- e. Buss (M3 I): 0 g CO₂/km
- f. Buss (M3 II): 0 g CO₂/km
- g. Buss (M3 III): Euro 7
- h. Buss (M3 A): 0 g CO₂/km

For perioden 1. januar 2026 – 31. desember 2030 skal minst 25 % av alle tunge kjøretøyer i kategoriene N2 og N3 som omfattes av samtlige kontrakter i henhold til § 2 benytte alternativt drivstoff. Med alternativt drivstoff menes drivstoff eller energikilder som helt eller delvis tjener som en erstatning for fossile oljekilder i forsyningen av energi til transport, og som potensielt kan bidra til utfasing av CO₂ og forbedre transportsektorens miljøprestasjon. Dette omfatter bl.a.:

- elektrisitet,
 - hydrogen,
 - biodrivstoff, det vil si flytende eller gassformig brensel til transport, produsert av biomasse,
 - syntetisk og parafinisk drivstoff,
 - naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG))
- og
- flytende petroleumsgass (LPG).

For kjøretøyer som bruker flytende biodrivstoff, syntetisk drivstoff og parafinisk drivstoff, skal disse drivstoffene ikke blandes med konvensjonelle fossile drivstoffer.

Som alternativt drivstoff regnes ikke drivstoff framstilt av råvarer som medfører høy risiko for indirekte arealbruksendringer, der det er observert en betydelig utvidelse av produksjonsarealet til å omfatte mark med store karbonlagre.

Kjøretøyer som oppfyller forskriftens utslippskrav som følge av ettermontering, kan regnes med når det gjelder oppfyllelse av minstemålene for anskaffelser.

Ved beregning av minstemålene for anskaffelser er det datoen da den offentlige anskaffelsesprosedyren avsluttes gjennom tildeling av kontrakten som skal gjelde som datoen for den offentlig anskaffelsen.

§ 6 skal lyde:

§ 6 Ikrafttredelse

Forskriftsendringene trer i kraft straks.