

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

Oslo, 30.09.2015

Vår ref.
61058/HS40

Deres ref.
15/439-

Høring: Forslag til Forskrift om energi og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport - Implementering av EU-direktiv 2009/33

Arbeidsgiverforeningen Spekter er enig i at det skal utformes regelverk som gir mindre utslipp av klimagasser, og at det stilles krav som gir bedre luftkvalitet. Vi støtter implementering av direktivet, som vil gi raskere innføring av ny og mer miljøvennlig kjøretøyteknologi. Vår vurdering er forøvrig at når man skal fastsette krav, bør disse også kunne omfatte støy i tillegg til energieffektivitet og utslipp av partikler og gasser.

Renere og mer miljøvennlig transport kan oppnås både ved å satse på ny teknologi med lavere utslipp og høyere energieffektivitet pr. personkilometer eller tonnkilometer, og ved et skifte til mer energi- og klimavennlige transportmodi. Det å erstatte en personbilreise med en bussreise eller lastebiltransport med godstog, vil som regel gi betydelige miljøgevinster. Det er derfor viktig at bruken av ressurser i sektoren balanseres mot hvilke av disse tiltakene som gir størst miljøgevinst i det enkelte innkjøp og marked.

Kommentarer til valgt modell for innføring av direktivet

Vi opplever at EU-direktivet gir bredt grunnlag for å la energi- og miljøvirkningene inngå i innkjøpsbeslutningen. Samferdselsdepartementets forslag om kun å benytte tekniske spesifikasjoner for energi- og miljøkravene i dokumentasjonen for innkjøpet, kan imidlertid etter vår vurdering innskrenke innkjøpernes muligheter for å bidra til bedre energieffektivitet og lavere klimagassutslipp, særlig innen kollektivtransporten. Det er ikke gitt at nytt materiell i alle sammenhenger vil gi den beste klimagevinsten¹.

Spekter vil i den sammenheng peke på at den løsningen som Samferdselsdepartementet tilrår, vil utgjøre et unntak blant EU-landene i hvordan medlemmene implementerer forordningen². Det er 24

¹ Morten Simonsen, 2012: Vestlandsforskning-rapport nr. 11/2012: Energibruk til produksjon og vedlikehold av buss.

² Bruxelles, den 18.4.2013: COM(2013) 214 final RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG

land som tillater alle valgmuligheter. Slovenia tillater kun 2a (energi- og miljøkrav). Tsjekkia bruker tekniske spesifikasjoner og energi- og miljøkrav. Sverige tillater bruk av tekniske spesifikasjoner og verdsetting av energi- og miljøbelastninger. Det skal legges til at i Sverige er beregningsmetoden for verdsetting av energi- og miljøbelastninger tatt med i en felles bransje anbefaling for hvilke miljøkrav som skal stilles ved anbud i kollektivtransporten i Sverige.

Det stilles i en rekke bussanbud i dag krav om Euro 6-busser eller tilsvarende miljøstandard. Der vil ikke forskriften gi konsekvenser. Dersom man skulle lande på forskriftsforslagets valg av utelukkende tekniske spesifikasjoner i form av Euro 6 som tildelingskriterium, finnes det imidlertid en del tilfeller der vi finner grunn til å stille spørsmål ved om kostnadene står i forhold til miljøgevinsten. Dette gjelder den eksisterende kjøretøyparken av Euro 5 gassbusser, det gjelder eldre busser som kan oppgraderes med SCR-filter³, og det gjelder busser som brukes til mindre kjøreoppdrag for skoler og lignende. Vi vil utdype dette nedenfor.

Spekters vurdering er at det enkelte innkjøpsorgan kan vurdere metode for tildelingskriterier avhengig av hvilke miljømål det legges størst vekt på å oppnå, og hvilket omfang konkurransen har. Vi anerkjenner nytten av administrativ enkelhet og effektivitet som ligger i å bruke tekniske spesifikasjoner som krav. Dette kan imidlertid ivaretas ved at den enkelte innkjøper selv vurderer hvorvidt slike hensyn tilsier at nettopp tekniske spesifikasjoner bør velges som anbudskriterium. Det vil være tilstrekkelig kompetanse, for eksempel i de store bussanbudene, til også å benytte andre tildelingskriterier enn tekniske spesifikasjoner.

Hva gjelder kravene til personbiler, varebiler og lastebiler, ser vi ikke like store utfordringer knyttet til utelukkende å bruke tekniske spesifikasjoner som det er for buss. Av hensyn til konsistens i forskriften, ser vi imidlertid at det kan være en fordel at alle innkjøpere får samme frihet til å velge tildelingskriterier.

Mulige økonomiske konsekvenser av forslaget for kollektivtrafikken og fylkeskommunene

Spekter mener at de økonomiske konsekvensene av det framlagte forslaget ikke er tilstrekkelig utredet. Vi ønsker å utdype noen eksempler som vil medføre kostnadsøkninger for kollektivtrafikken og for fylkeskommunene.

Manglende gjenbruk av materiell

I dag kjøres det EURO 5 gassbusser i Oslo/Akershus, Bergen, Trondheim og Østfold. Hoveddelen av disse bussene går, eller er planlagt å gå, på lokalt produsert biogass. Det er bygget biogassanlegg både i Østfold og Oslo/Akershus, og på Skogn i Trøndelag bygges nå Nordens største produksjonsanlegg for flytende biogass. Euro 5 gassbusser drevet av biogass er en god klimaløsning og er bra for den lokale luftkvaliteten. Miljøgevinsten ved å erstatte disse bussene med EURO 6-busser er trolig marginal. Et absolutt krav om å investere i nytt materiell fra 2016 vil trolig øke klimagassutslippene dersom man inkluderer produksjonen av nye busser i regnestykket, i tillegg til at kostnadene vil gå opp ved neste anbudsperiode. Kravet om nytt materiell vil også øke kostnadsulempen som biogass har i forhold til annet drivstoff.

REGIONSUDVALGET om anvendelsen af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, tabell 2 side 7.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0214&from=DA>

³ Selective Catalytic Reduction

Eldre busser kan oppgraderes med SCR-filter som bidrar til at utslippene blir på et lavere nivå. Tester, som Transport for London har fått gjort, viser at utslippene av NOx fra Euro 3-busser er redusert med 88 % ved installasjon av slikt filter⁴. Transport for London har et program for å sikre at 1800 EURO 3-busser er utstyrt med filter fra desember 2015. Slik forskriften er utformet gis det ikke mulighet til å gjøre dette i Norge. Det innebærer at mange busser, som har mye igjen av teknisk og økonomisk levealder, må avskrives. Dette vil innebære store kostnader for mange av aktørene, og medføre økte kostnader til kjøp av offentlige transporttjenester.

Bade- og turkjøring for skoler og andre institusjoner kan bli dyrere

I enkelte fylker legger skolemyndighetene ut mindre anbud på kjøring for skolesystemet. Dette kan være kjøring til svømmebassenger m.m. Dersom anbudet er over terskelverdien for offentlige anskaffelser, kan dette fra midten av 2016 kun utføres av selskaper som har tilgang på Euro 6-busser. Dette vil skape problemer for fylker som har løpende anbud som i hovedsak baseres på Euro 5-busser. I disse fylkene er det liten tilgang på EURO 6-busser. Dette vil trolig føre til at mange vil få problemer med å skaffe busser, og medføre en kostnadsøkning for skoleeier da antall tilbydere vil reduseres betraktelig.

Andre forhold: Konkurransesvridning mellom ulike aktører kan gi økte kostnader

Slik forskriften er utformet kan dette bety at konkurransen mellom taxi og rene bestillingskjøringsselskaper som baserer seg på minibuss kan bli svekket.

Det at taxi og drosjekjøring kun unntaksvis vil bli omfattet av kravene vil gi denne næringen en konkurransefordel framfor kjøring med minibuss. Dette kan gi økte kostnader ved spesialskyss og annen skolekjøring.

Forskriften vil også gi ulike konkurranseforhold mellom ulike busskonsern, avhengig av hvordan selskapet er organisert. Dersom et selskap er organisert med regionale aksjeselskaper vil disse i løpende kontrakter få problemer med å få levert en buss fra andre steder i et konsern. Et selskap som har avdelinger uten formell selskapsdanning kan fritt flytte busser mellom avdelingene, dersom bussen er i tråd med materiellkravene.

Det kan få som konsekvens at ved en økning i produksjonen i et anbud som har noen få år igjen må det kjøpes nye busser som avskrives på få år. Det kan bety økte kostnader for selskapene og for fylkeskommunene.

Samlet sett mener vi at slik Samferdselsdepartementet foreslår å innføre direktivet, kan det innebære at vi innen kollektivtrafikken ikke får de beste miljøtilpasningene, samtidig som vi øker kostnadene.

⁴ Transport for London, 7 July 2015: Safety, Accessibility and Sustainability Panel. Emissions from the TfL Bus Fleet <https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/sasp-20150707-part-1-item07-reducing-emissions-from-the-bus-fleet.pdf>

Konklusjon

Arbeidsgiverforeningen Spekter mener på bakgrunn av de problemstillinger vi har gjort rede for her, at det bør åpnes for å anvende energi- og miljøvirkninger eller utslippskostnader som alternativ til tekniske spesifikasjoner som kriterium for tildeling av kontrakt.

Man bør også forsikre seg om at forskriften ikke gir konkurransevridende effekter ut over de miljøhensyn som er direktivets hensikt.

Med vennlig hilsen

Arbeidsgiverforeningen Spekter



Mekonnen Germiso
Spesialrådgiver