

Vår dato                      Vår referanse  
9.10.2015                    15/00790-1

Deres dato                    Deres referanse

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Saksbehandler:  
Bente Hagelien

## Innspill til høring om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy

Vi viser til høringsbrev om forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport og implementering av EU-direktiv 2009/33/EF. I følge direktivet skal det ved kjøp av kjøretøy tas hensyn til energi- og miljøvirkningene gjennom hele driftslevetiden. Dette skal bidra til å fremme og stimulere markedet for renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport og forbedre transportsektorens bidrag til EUs miljø-, klima- og energipolitikk.

Høringsfristen var satt til 1. oktober 2015, men vi har etter avtale med Per-Andre Torper fått utsatt fristen til 9. oktober 2015. Difi har prioritert å gi innspill til de punktene i høringsnotatet som vi mener har størst konsekvenser for å få gode offentlige anskaffelser.

### Kommentarer til de enkelte punktene i forskriften

#### § 2 Virkeområde

I § 2, siste ledd fremgår det at: «*Som anskaffelse etter første ledd regnes kjøp og leasing av minst ett års varighet*». Direktivet nevner ikke leasing som er svært vanlig i offentlige bilanskaffelser. Etter vårt syn er det naturlig at dette likestilles med kjøp, for at formålet i størst mulig grad skal kunne oppfylles. Vi støtter derfor Samferdselsdepartementets forslag om at også leasing med minimum ett års varighet, bør omfattes av forslaget.

Difi kan derimot ikke se at forslaget om å legge listepriis ved leasing til grunn kan benyttes. I høringsnotatet står det «*Leasing har ofte en varighet på tre år, og det vanlige er at leaser betaler et engangsbeløp ved kontraktsignering og et månedlig beløp i avtaleperioden. Samlet beløp blir likevel betydelig lavere enn listepriis på kjøpstidspunktet. For å unngå tilpasninger av kjøpsbetingelsene for å omgå reglene og for at reglene skal være enkle å praktisere, foreslår departementet at listepriis legges til grunn ved beregning av anskaffelsens verdi. Etter departementets vurdering vil dette kunne gjøres uten å komme i konflikt med direktivet.*» Listepriis er knyttet til kjøp av bil og gir ikke uttrykk for hva det koster å lease bilen. Det offentlige bør gjøre et forsvarlig anslag av hva den faktiske tilbudspris vil bli.

## § 5 Miljøkrav

I § 5, 1 ledd fremgår det at: *Oppdragsgivere, operatører og underleverandører som nevnt i § 2 første ledd bokstav a), b) og c)» ved anskaffelse av kjøretøy skal stille minimums miljøkrav.*

Det fremgår følgende av høringsnotatet:

*«Energi- og miljøvirkningene skal iht. art 5 nr. 2 minst omfatte energiforbruk, utslipp av karbondioksid (CO<sub>2</sub>), nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>), hydrokarboner (NMHC) og partikler (PM). Det kan også tas hensyn til andre miljøvirkninger. Direktivet angir i art. 5 nr. 3. a) og b) tre mulige alternativer for å oppfylle kravene nevnt ovenfor. Det kan enten i) fastsettes tekniske spesifikasjoner for energi- og miljøkravene i dokumentasjonen for innkjøpet, eller ii) ved at energi- og miljøvirkningene inngår som kriterier i innkjøpsbeslutningen, alternativt at disse virkningene iii) verdsettes ved å benytte metoden angitt i direktivets artikkel 6 for beregning av levetidskostnader.»*

Samferdselsdepartementet foreslår følgende:

*«Ettersom direktivet kun krever som minimum at et av de tre alternativene velges, foreslår departementet at det kun benyttes absolutte krav som tildelingskriterier i forskriften jf. direktivets art. 5. 3 a) alternativ i). De øvrige alternativene vurderes å medføre for stor ressursbruk for små innkjøpere og tilbydere, samtidig som miljøeffekten blir liten. Ved å benytte absolutte krav vil de administrative kostnadene bli lavere enn om kravene må vurderes ved hver anskaffelse. Det vil også bety at tilbydere vil ha et felles forutsigbart krav å forholde seg til, slik at de administrative kostnadene også her blir mindre.»*

Difi deler ikke dette synet. Det pågår for tiden et større satsing for å dekke brukerbehov på en bedre måte, med mer dialog med både brukere og leverandører for å bedre definere tilstrekkelig kvalitet og den totaløkonomiske mest effektive løsning for oppdragsgiver. Det søkes også i større grad å nytte funksjons- og behovsspesifikasjoner.

Difi hadde nylig en satsing veiledning om transport hvor energi, klima og miljøhensyn inngikk i planleggingen, behovsvurderingen, i kravspesifikasjonen og i ulike varianter i tildelingskriteriene. Dette ble ansett for å være den mest gunstige løsningen, økonomisk så vel som av hensyn til miljø og klima. Veiledningen som det også henvises til i høringsutkastet var en videreutvikling av tidligere veileder med hovedvekt på miljø- og klimavennlige løsninger. Brukere, leverandørmarkedet så vel som Transportøkonomisk Institutt var bidragsytere til denne. Utslippene er tallfestet og Difi mener derfor det ikke bør være et stort merarbeid eller store utfordringer knyttet til å bruke dette som tildelingskriterier. Bruk av tildelingskriterier har også en annen fordel ved ta det i mye større grad premierer de beste løsningene.

Etter hva Difi kjenner til har flertallet av medlemsstatene beholdt alle alternativene som presenteres i artikkel 5 (3) når de har innarbeidet direktivet i nasjonal lovgivning. Da tillates offentlige myndigheter å omfatte energi- og miljøkonsekvensene av biler i anskaffelsesprosedyrer ved å sette tekniske spesifikasjoner (Alternativ 1), ved å inkludere dette som tildelingskriterier (alternativ 2a) eller ved å sammenstille disse faktorer (alternativ 2b). Større fleksibilitet i det innkjøpsfaglige skjønn vil sikre de mest rene og energieffektive kjøretøyer som passer reell lokal bruk i faktisk trafikk. Minimumskravene i en kravspesifikasjon må ikke være for enkle å oppnå, da de ikke vil gi noen effekt. Samtidig må de ikke være så strenge at de kan medføre svak konkurranse og dårligere løsninger sett fra et økonomisk, miljø-

og klimavennlig perspektiv. Større fleksibilitet vil samtidig medføre at en eventuell dispensasjonsordning ikke vil være nødvendig, og dette bidrar igjen til mer effektive offentlige anskaffelser og ressursbruk.

### **Miljøkrav a) Personbil (M1): 85 gram CO<sub>2</sub>/km og Euro 6.**

Departementet foreslår «å sette kravet til utslipp av CO<sub>2</sub> fra personbiler til 85 g/km. Euro-6 foreslås som miljøkrav, tilsvarende nåværende obligatoriske krav. Et utslipp på 85 g CO<sub>2</sub>/km tilsvarer et forbruk på 0,32 l/mil for biler med dieselmotor og 0,37 l/mil for biler med bensinmotor. Etter departementets vurdering vil kravet til maksimalt utslipp av CO<sub>2</sub> for personbiler være tilstrekkelig som kriterium også for energiforbruk i hele driftslevetiden.»

«For kjøp av personbiler som omfattes av regelverket vil det i første rekke være behov for transport av fører og sjelden mer enn en passasjer. Behovet for stor lastekapasitet eller ekstra passasjerplass er dermed begrenset.»

Det kan umiddelbart virke formålstjenlig å innføre strenge minimumskrav. Det er imidlertid flere ulemper med så strenge minimumskrav. Den første og mest sentrale bekymring for Difi er om dette begrenser konkurransen så mye at det medfører et mindre energieffektivt og miljøvennlig bilhold enn om minimumskravene var noe mildere. Eksakte og for ambisiøse minimumskrav til utslipp vil slik departementet selv påpeker «kunne føre til høyere kostnader ved at modellutvalget begrenses og forhandlingsstyrken til innkjøper reduseres.» Dette er ikke noe problem i storbyer, men i distriktene med store avstander mellom tettsteder, enda større avstander mellom billeverandører og fylle/ladeinfrastruktur, kan dette gi betydelig utfordring med hensynet til en reell konkurranse, service- og vedlikeholds muligheter. De strenge minimumskravene kan da ende opp med å virke mot sin hensikt.

Forslaget til minimumskrav på 85 g/km vurderes av Difi som svært strengt gitt dagens bilmarked, og sett i sammenheng med et kaldt klima, stor geografisk spredning og et svært differensiert offentlig brukerbehov. I enkelte tilfeller vil det etter vår oppfatning bidra til et mindre energieffektivt, mindre økonomisk fordelaktig og et mindre klima- og miljøvennlig bilhold. Dette ved å tvinge virksomheter til anskaffelse av en relativt dyr lavutslippsteknologi eller anskaffe teknologi som man av erfaring vet egner seg mindre godt til det definerte brukerbehov. Dette medfører ofte ekstrakostnader som når elbilene ikke har tilstrekkelig rekkevidde, og fremkommeligheten og veigrep på kjøretøyene ikke er tilstrekkelig godt til å sikre effektiv tjenesteyting. Departementet påpekte selv at hjemmetjenesten utgjør en betydelig andel av bilanskaffelser. Vi vet også at få bensinbiler klarer minimumskravet som foreslås. Samtidig vet vi at bensinbiler er mer egnet, krever mindre vedlikehold og er mer miljøvennlig ved nettopp småkjøring i kaldt klima enn det dieselmotorer er. En hjemmehjelp har gjerne behov for lengre rekkevidde enn det nullutslippsteknologien gir i dag. Lavutslippsteknologien kan benyttes men denne er fortsatt betydelig dyrere. Basert på erfaring, godt kjennskap til organisasjonens behov og god markedsoversikt vet innkjøpsmiljøer lokalt hvilken teknologi som egner seg best til den lokale reelle trafikk og til det aktuelle brukerbehovet. Nye forskrifter må ikke bli så strenge at de fratar innkjøperen denne vurderingen og binde det offentlige til å kjøpe biler basert kun på et teoretisk utslipp.

De viktigste årsakene til å ikke basere seg kun på et strengt alternativ 1 er å gi større fleksibilitet til innkjøpsmiljøene ved å gi dem muligheten til å bruke alternativene som best egner seg til de

lokale behov, forutsetninger, erfaring, lade og fylleinfrastruktur og markedsituasjon. Dette vil etter vårt syn sikre den mest kostnadseffektive, klimavennlige og miljøvennlige bilanskaffelsen.

## **§ 6 Dispensasjon**

*I § 6 fremgår det at «I spesielle tilfeller kan departementet gi dispensasjon fra kravene i § 5»* Etter vår vurdering kjenner brukerne sin organisasjons behov og sitt marked. En eventuell dispensasjonsordning vil måtte bruke mye tid og ressurser om denne på en kvalitativ måte skal kunne overprøve de enkelte organisasjoner lokale definerte brukerbehov. En slik vurdering innebærer å vurdere brukerens faktiske behov og bruksmønster, vurdere det lokale eller regionale markedet innen bilsegmentet, vurdere lade og fylleinfrastruktur og tilgjengeligheten på typer energimidler. Hvis man legger til grunn at innkjøpsorganisasjonene selv får myndighet til å anskaffe det mest energieffektive og miljøvennlige kjøretøyet etter sitt behov og bruksmønster, kan man kanskje unngå å etablere en dispensasjonsordning.

## **Oppsummering**

Difi mener at nullutslippsteknologi og lavutslippsteknologi skal være det naturlige førstevalg ved offentlige anskaffelser av personbiler dersom disse teknologier på en effektiv, miljø- og klimavennlig måte dekker brukernes behov. Samtidig mener Difi at vi må ha større tillit til innkjøpere og gi dem større fleksibilitet enn det som ligger i forslaget, til å finne frem til de beste løsningene. Å åpne for bruk av tildelingskriterier vil gi større fleksibilitet. Dette kan også løses ved at det stilles minimumskrav som ikke er fullt så begrensende for konkurransen. Difi støtter Vegdirektoratets vurdering slik den fremgår i tabellen i høringsnotatet pkt 5.6, under alternativ 2, per 1.1. 2015, hvis forslaget om å kun nytte kravspesifikasjonen består. Dette vil gi noe større fleksibilitet og vil sikre at bensinteknologien kan benyttes der den er mest fordelaktig fra et økonomisk-, miljø-, og klimaperspektiv. Konkurransen vil med disse krav ikke bli så begrensende, og vil bidra til at innkjøperne basert på erfaring, kompetanse og definerte brukerbehov kan nytte anskaffelsesprosessen til å fremme de mest energivennlige og miljøvennlige kjøretøyene som finnes på markedet til å dekke brukerens behov. Dette forslaget vil også medføre mindre arbeid for en eventuell dispensasjonsmyndighet.

Vi ber om at dere tar kontakt hvis dere ønsker å diskutere eller få utdypet synspunktene våre.

Vennlig hilsen  
for Difi

Dag Strømsnes  
avdelingsdirektør

Bente Hagelien  
seksjonssjef

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

