

Samferdselsdepartementet  
Postboks 810 Dep

0030 Oslo

Ref.: KB/SHS

Oslo, 30.09.2015

### **Høringsvar: Forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til vegtransport – Implementering av EU-direktiv 2009/33**

Kollektivtrafikkforeningen er en bransjeorganisasjon for innkjøpere av kollektivtrafikk. Våre medlemmer har ansvar for lokal og regional kollektivtrafikk i alle landets fylker. En satsing på miljø er viktig. Å få flere til å reise kollektivt i tillegg til å gå og sykle er helt sentralt sammen med å gjøre kollektivtrafikken mer miljøvennlig. Utslipp av klimagasser, luftkvalitet, energieffektivitet og støy er sentrale måleparametere for en mer miljøvennlig kollektivtrafikk.

#### **Kommentarer til valgt modell for innføring av direktivet**

Kollektivtrafikkforeningen støtter departementets forslag om å kun benytte tekniske spesifikasjoner for energi og miljøkrav i dokumentasjonen for innkjøpet.

Direktivets minimumskrav kan skape usikkerhet mht. hvordan utslippsmengder skal vurderes i løpet av kjøretøyets driftslevetid. Å stille eksplisitte krav reduserer derfor usikkerheten for oppdragsgivere når de skal vurdere ulike tilbud opp mot hverandre.

Eksplisitte krav som går ut over direktivets minstekrav, er samtidig i tråd med en offensiv miljøstrategi, som Kollektivtrafikkforeningen støtter.

#### **Løpende kontrakter**

Forskriften får ingen konsekvenser for våre medlemmers anskaffelser av nye busser, siden Euro VI ble et krav fra 2013 i anskaffelser av nye busser. Det har også vært den tilbudte løsningen fra leverandørene allerede fra 2012. Det vil likevel finnes operatøraftaler med busser med lavere Euro-standard som løper frem mot 2025, disse vil ikke bli berørt av ny forskrift da det er selve anskaffelsen av busser, nye og gamle, som reguleres i den nye forskriften. Busser som allerede er anskaffet på det tidspunktet forskriften trer i kraft, og som ikke oppfyller nye miljøkrav, kan benyttes så lenge selskapets operatøraftaler varer; herunder den forhåndsavtalte opsjonsperioden.

I noen tilfeller er det nødvendig å forlenge en operatøravtale før den er utløpt, uten konkurranseutsetting. Dette kan være når en tilbyder leverer klage/innsigelse på tildeling av kontrakt til annen operatør. De samme bussene vil da benyttes. Slik forslaget står nå, er det uklart om dette er lovlig, når disse bussene ikke oppfyller miljøkravet.

### **Mulige økonomiske konsekvenser av forslaget**

Kollektivtrafikkforeningen har et høyt ambisjonsnivå hva gjelder miljøvennlig transport og et skifte til mer klimavennlige måter å reise på. Når det for kollektivselskapene er knapphet på ressurser, vil vi minne om at økte kostnader til anskaffelse av materiell kan føre til færre avganger og lavere frekvens på tilbudene. Dette kan igjen føre til mindre miljøvennlig transport.

Kollektivtrafikkforeningen ber derfor om at de økonomiske konsekvensene av forslaget blir tilstrekkelig utredet før innføring av direktivet.

Vi ønsker å utdype noen eksempler som vil medføre kostnadsøkninger for kollektivtrafikken og fylkeskommunene.

#### I overgangen til fossilfri energi

Det er nødvendig med overgangsbestemmelser som åpner for fleksibilitet i bruk av brukte busser ved overgang til et mer omfattende og mer miljøvennlig teknologiskifte. Flere av våre medlemmer har ambisiøse planer om rask overgang til kjøretøy som skal kjøre på fossilfri energi. På veien dit bør det finnes muligheter for alternative løsninger som innebærer bruk av brukte busser med lavere miljøkrav enn Euro VI. Gjenbruk av busser vil være sentralt for å få dette til.

#### Manglende gjenbruk av materiell

På distriktsruter har man ofte busser med få rutekilometer. Siden disse bussene kjører mindre har de også lenger avskrivningstid. Dersom disse ikke kan gjenbrukes, og man må kjøpe inn nye busser med Euro VI standard vil dette medføre store kostnader for fylkene. Dersom dette ikke blir kompensert vil det gå utover volumet i kollektivtrafikken. Dette er svært uheldig, da det er stor miljøgevinst i å få flere fra bil til buss.

Eldre busser kan også oppgraderes med SCR-filter som bidrar til at utslippene blir på et lavere nivå. Tester som Transport of London har gjort, viser at utslippene av NOx er redusert med 88 prosent.<sup>1</sup> Transport of London har et program for å sikre at 1800 Euro III busser er utstyrt med nye filter fra desember 2015. Slik forskriften er utformet gis det ikke mulighet for 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.

---

<sup>1</sup> <https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/sasp-20150707-part-1-item07-reducing-emissions-from-the-bus-fleet.pdf>

#### Som reservemateriell eller i akutte situasjoner

Der kollektivtrafikken trenger en rask løsning for å dekke kundenes behov er det et særlig behov for bruk av gamle busser. Hvis vi stiller krav til nytt materiell i slike konkurranser vil avskrivningsperioden bli kort og prisen for leveransen vil øke tilsvarende. Det tilsier at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å tillate begrenset gjenbruk av brukte busser i kortere perioder når oppdragsgivere må anskaffe busser raskt for å dekke et akutt behov.

#### Mindre anbud på kjøring for skoler og andre institusjoner

I enkelte fylker legger skolemyndighetene ut mindre anbud på kjøring for skolesystemet. Det kan være kjøring til svømmebassenger, skoleturer osv. Dersom anbud samlet er over terskelverdien kan dette fra midten av 2016 kun utføres av selskaper som har tilgang på Euro VI busser. Dette vil skape problemer for fylker som har løpende anbud som i hovedsak baseres på Euro V busser. I disse fylkene er det liten tilgang på Euro VI 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: konkurransevridning mellom ulike aktører kan gi økte kostnader

Slik forskriften er utformet kan konkurransen mellom taxi og rene bestillingskjøringsselskaper som baserer seg på minibuss, 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 skoleskyss.

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.

#### **Konklusjon**

Kollektivtrafikkforeningen mener den valgte modellen er god. Samtidig er det en del tilfeller vi ser behov for fleksibilitet i bruken av busser med lavere standard enn Euro VI, som vi har gjort rede for over.

Kollektivtrafikkforeningen ber om at de økonomiske konsekvensene av forslaget blir tilstrekkelig utredet før innføring av direktivet.

Kollektivtrafikkforeningen mener overgangsordninger bør kunne aksepteres fram til 2025, som er det året Stortinget har satt som mål at kollektivtrafikken som hovedregel skal være utslippsfri.

Man bør også forsikre seg om at forskriften ikke gir konkurransevridende effekter.

Med vennlig hilsen

Odd Aksland (s)  
Styreleder



Olov Grøtting  
Daglig leder