

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 30.09.15

Høring - Innføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av rene og energieffektive motorvogner

NHO Transport takker for tilsendte høringsnotat datert 2. juli 2015. Dette inneholder Samferdselsdepartementets forslag til innføring av EU-direktiv 2009/33 om fremme av rene og energieffektive motorvogner.

Foreningen enig i at det skal utformes regelverk for å gi mindre utslipp av klimagasser og at det stilles krav som gir bedre luftkvalitet. Skal man fastsette krav til utslipp, bør imidlertid disse også kunne omfatte støy og energieffektivitet.

Renere og mer miljøvennlig persontransport kan oppnås både ved å satse på ny teknologi med lavere utslipp og høyere energieffektivitet for hver personkilometer. I tillegg kommer et skifte til mer klimavennlige måter å reise på. Å erstatte en bilreise med en bussreise 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

NHO Transport oppfatter 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, etter foreningens vurdering, innskrenke innkjøpernes muligheter for å bidra til mer energieffektiv og mer klimavennlig kollektivtransport. Det er ikke gitt at nytt materiell i alle sammenhenger vil gi den beste klimagevinsten¹.

Foreningene vil også peke på at den løsningen som Samferdselsdepartementet tilrår, vil utgjøre et unntak i forhold til EU-landenes implementering av forskriften². 24 land tillater

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

² Bruxelles, den 18.4.2013

alle valgmuligheter. Slovenia tillater kun 2a (energi- og miljøkrav). Tsjekia 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.

NHO Transport mener direktivet må implementeres med alle valgmuligheter for hvordan energi og miljøkrav skal kunne benyttes ved innkjøp av transporttjenester. Med det menes at i tillegg til å fastsette tekniske spesifikasjoner, må det være mulig å anvende energi- og miljøvirkninger og utslippskostnader som kriterier for tildeling av kontrakt. Det enkelte innkjøpsorgan bør dermed kunne vurdere metode for tildelingskriterier avhengig av hvilke miljømål det legges størst vekt på å oppnå og hvilket omfang konkurransen skal ha. Det vil være tilstrekkelig kompetanse ved de store bussanbudene til eventuelt å kunne benytte andre tildelingskriterier enn kun tekniske spesifikasjoner.

Mulige økonomiske konsekvenser av forslaget

NHO Transport mener også at de økonomiske konsekvensene av forslaget ikke er tilstrekkelig utredet. Det er i denne forbindelse ønskelig å peke på noen eksempler på kostnadsøkninger for kollektivtrafikken og for fylkeskommunene:

1. Manglende gjenbruk av materiell

I dag kjøres EURO 5 gassbusser i Oslo, Bergen, Trondheim og Østfold. Hoveddelen av disse bussene er planlagt å gå på lokalt produsert biogass. Dette er en god klimaløsning og 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. Kravet om nytt materiell vil også øke kostnadsulempen som biogass har i forhold til annet biodrivstoff. I tillegg vil kostnadene gå opp ved neste anbudsperiode om det ikke tillates å anvende brukt materiell.

Eldre busser kan oppgraderes med SCR-filer som bidrar til at utslippene blir på et lavere nivå. Tester, som Transport of London har fått gjort, viser at utslippene av NOx er redusert med 88 %³. Transport of London har et program for å sikre at 1800 EURO 3-busser er utstyrt med nye filter fra desember 2015. Slik forskriften er utformet gis det ikke muligheter for å

COM(2013) 214 final RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG 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 <https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/sasp-20150707-part-1-item07-reducing-emissions-from-the-bus-fleet.pdf>

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.

2. 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, skoleturer og lignende. Dersom anbud samlet er over terskelverdien, 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.

3. Konkurransesvridning mellom ulike aktører kan gi økte kostnader

Slik forskriften er utformet kan dette bety at konkurransen mellom taxi og rene bestillingskjøringsselskaper basert på minibuss kan bli svekket. Taxi og drosjekjøring vil kun unntaksvis vil bli omfattet av kravene, noe som vil gi denne næringen en konkurransefordel framfor kjøring med minibuss. Dette kan gi økte kostnader ved spesialskyss og skolekjøring.

Forskriften vil også gi ulike konkurranseforhold mellom forskjellige 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 bussene er i tråd med opprinnelige materiellkrav. Det kan få som konsekvens at ved en økning i produksjonen i et anbud med få år igjen må nye busser kjøpes inn og avskrives på få år. Det kan bety økte kostnader for selskapene og fylkeskommunene.

Samlet sett mener NHO Transport at Samferdselsdepartementet forslag vedrørende innføring av direktivet kan innebære at man ikke får de beste miljøløsningene samtidig som kostnadene ved kollektivtrafikken øker. Det kan innebære at samfunnets ressurser ikke utnyttes på en effektiv måte, noe som igjen reduserer mulighetene for å kunne tilby god og miljøvennlig kollektivtransport.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange
Jon H. Stordrange

Administrerende direktør