



NORGES  
BILBRANSJEFORBUND

[www.nbf.no](http://www.nbf.no)

Middelthuns gate 27, NO-0368 Oslo  
Postboks 5486 Majorstuen  
NO-0305 Oslo  
Tel: +47 22 54 21 00  
E-mail: [post@nbf.no](mailto:post@nbf.no)

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Deres referanse: 15/439  
Att.: Per-Andre Torper, avdelingsdirektør

Oslo, 23.09.2015

## **Høringssvar – Forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport**

Vi viser til deres høring datert 03.07.2015.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) er generelt positiv til at det stilles krav som stimulerer til å ta i bruk kjøretøy med ny teknologi som er mer energieffektive, men når det gjelder høringens forslag til miljøkrav er vi kritisk til at disse vil kunne få u hensiktsmessige konsekvenser.

For det første er vi usikre på om modellen med en helt konkret teknisk utslippsgrense (her 85g for personbiler for eksempel) som er valgt er den beste. De andre alternativene burde også vært vurdert. Teknologit utviklingen i bilbransjen går svært fort. Samtidig er Norge et lite marked, så de regler som innføres her vil i svært liten grad ha innvirkning på hvilke kjøretøy som fabrikkene produserer og tilbyr. Så vidt vi forstår er også Norge ett av få land som har valgt dette alternativet. Dette påpekes også i NHO Transports og Kollektivforeningens høringssvar.

Det er viktig at Norge ikke kommer i utakt med utviklingen i EU. De andre alternativene burde altså ha vært utredet nærmere.

### **Til det konkrete høringsforslaget**

NBF slutter seg til Bilimportørenes Landsforenings høringsuttalelse. Vi minner om at det fremdeles er et relativt lite utvalg personbiler som slipper ut 85g eller mindre. Særlig utfordrende vil denne grensen være der offentlige myndigheter har behov for større biler. Vi minner om uttalelsen fra Opplysningsrådet for veitrafikken:

*Det er i dag bare 92 av i alt 3888 personbilvarianter på det norske markedet som slipper ut mindre enn 85 g/km, og av dem er 41 nullutslippsbiler. De resterende 51 variantene har utslipp mellom 35 og 55 g/km. De aller fleste av de 92 personbilene er småbiler eller kompaktbiler, og svært få av de tilgjengelige variantene tilfredsstiller behovene til for eksempel drosjenæringen. Dette tilsier at det er for tidlig å sette en maksgrense for CO<sub>2</sub>- utslipp på 85 g/km for nye personbiler nå, og at innføring av*

*nye utslippskrav bør skje i tråd med at teknologien utvikles. Da vil man ivareta konkurransehensyn og sørge for at det er tilstrekkelig antall varianter å velge mellom for den innkjøpende instans.*

NBF tilslutter seg Bilimportørens Landsforening kommentarer:

#### Grensen for personbiler

*Det er viktig for bilbransjen i Norge å ha forutsigbare rammebetingelser og BIL ønsker derfor at forskriften om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport følger EU's vedtatte målsettinger om 95 gr CO2, alternativt at ikrafttredelse forskyves lenger frem i tid, f eks 1.1. 2018.*

#### Grenser for varebiler

*BIL anser at utslippsgrensene for små varebiler, under 1205 kg, på 125 gr CO2 og 210 gr CO2 for de over er akseptable.*

#### Tunge kjøretøy

*Et viktig område som etter BIL's mening ikke er godt nok behandlet er kravet til energieffektivitet.*

*Her heter det at:*

*For tunge kjøretøy er det ingen informasjon om utslipp av CO2, og det er ikke mulig å sette krav til energiforbruk. EU kommisjonen presenterte 21. mai 2014 en strategi for å redusere drivstofforbruk og CO2 utslipp for tunge kjøretøy. Ev. krav vil først være aktuelt etter at nye bestemmelser er vedtatt i EU.*

*For busser har UITP både en metode og en anbefaling som EU støtter. SORT syklusene skal benyttes for å fastsette drivstoff forbruket og krav stilles til drivstoff forbruket og dermed også CO2.*

*Men det er korrekt at man kan stille et «svakt krav». Derfor har EU også anbefalt en metode der man beregner samfunnsnyttens av minsket CO2 og energiforbruk.*

#### **Om busser**

Departementet opplyser i høringen at omfanget av brukte busser er usikkert og ønsker innspill som kan belyse dette nærmere. NBF er informert om at mange fylker åpner for bruk av brukte busser i forbindelse med anbud og det er således grunn til å anta at omfanget av brukte busser allerede er av en viss størrelse, og i tillegg kan bli større. I den grad de foreslåtte kravene er basert på en lav andel brukte busser, kan denne forutsetningen altså være feil.

De foreslåtte miljøkravene tilsier at kjøretøy som minimum skal tilfredsstille Euro VI. Et slikt krav vil i realiteten utelukke mange av de brukte bussene som oppdragsgivere i dag ville akseptere at bussoperatørene benyttet i sine anbud.

Kombinasjonen av en høy andel brukte busser og absolutte krav til Euro VI vil derfor kunne medføre at unødvendig mange busser må skrotes eller eksporteres. Ut ifra et miljømessig- og samfunnsøkonomisk synspunkt vil dette være uheldig.

Dersom departementet i den endelige forskriften opprettholder absolutte krav om at kjøretøy som minimum skal tilfredsstillere Euro VI mener NBF at det må tillegges en tekst som gir tilstrekkelig rom for unntak. Teksten må utformes slik at den gir mulighet for unntak fra kravet om Euro VI når det benyttes brukte busser som på andre måter tilfredsstiller oppdragsgivers krav og når bruken av slike busser i sum vil være mer miljøvennlig og økonomisk mer lønnsomt. Et alternativ er forslaget til NHO Transport og Kollektivforeningen der det åpnes for at det enkelte innkjøpsorgan kan velge hvilke metode for tildelingskriterier som de nevner – for eksempel velge energi- og miljøvirkninger eller utslippskostnader.

Høringen fastslår at det for tunge kjøretøy ikke finnes informasjon om utslipp av CO<sub>2</sub> og at det ikke er mulig å sette krav til energiforbruk. Høringen kan gi inntrykk av at kravet om Euro VI delvis er foreslått som følge av manglende informasjon om CO<sub>2</sub>-utslipp fra tunge kjøretøy. I den grad dette er riktig kan NBF informere om at den internasjonale foreningen for offentlig transport, International Association of Public Transport (UITP), har utarbeidet både målemetoder og rekommandasjoner tilknyttet utslipp. NBF mener at krav for å ivareta energieffektivitet bør kunne utarbeides på bakgrunn av rapporter utarbeidet av UITP og vedlegger derfor to relevante rapporter som en del av dette høringssvaret.

Med vennlig hilsen  
**Norges Bilbransjeforbund**

(SIGN)

---

Egil Steinsland, avdelingsleder