



Oslo kommune  
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 30.09.2015

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201503106-6

Line Ringsøy Johnsen, 23 46 12 43

930

## OSLO KOMMUNES HØRINGSSVAR TIL FORSLAG TIL FORSKRIFT OM ENERGI- OG MILJØKRAV VED KJØP AV KJØRETØY TIL VEITRANSPORT

Oslo kommune viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 03.07.2015, med forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport, som implementering av EU-direktiv 2009/33/EF.

Oslo kommune mener det er positivt at departementet vil gjøre det obligatorisk å stille energi- og miljøkrav i forbindelse med offentlige anskaffelser av kjøretøy for veitransport. Konsekvensene av departementets forslag er i tråd med kommunens eksisterende målsettinger for anskaffelser av kjøretøy. Skjerpede miljøkrav er viktig for å sikre at kommunene og staten benytter sin innkjøpsmakt og er reelle pådrivere i utviklingen av et marked for mer miljøvennlig transport. Skjerpede og lovpålagte miljøkrav vil bidra til at det offentlige vil påskynde utvikling av markedene for fornybare- og nullutslippsløsninger innen varetransport, bussdrift, drosje, anleggsmaskiner etc., i tillegg til utvikling av personbilmarkedet. Det er i denne sammenheng også svært positivt at departementet i sitt forslag går lenger enn det direktivet krever.

EU-direktivet som forslaget bygger på forutsetter at energi- og miljøkrav til kjøretøy skal stilles på én av tre alternative måter:

1. Fastsette krav til maksimalt utslipp/energiforbruk
2. Energi- og miljøvirkninger som tildelingskriterier
3. Virkningene verdsettes ved å benytte metoden angitt i direktivets artikkel 6 for beregning av levetidskostnader.

I henhold til EU-direktivet skal kravene som et minimum omfatte energiforbruk, utslipp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC og partikler, og hele driftslevetiden skal legges til grunn ved vurderingen. Departementet mener modellen i alternativ 1, hvor det stilles eksplisitte miljøkrav for ulike kjøretøygrupper, bør anvendes. Oslo kommune er enig med departementet i at det vil kunne medføre ulik praktisering og liten forutsigbarhet dersom det åpnes for flere alternative metoder. Alternativ 1 fremstår som den enkleste å praktisere, og den metoden som sikrer størst forutsigbarhet og ensartet praksis. Dette alternativet støtter også opp om Oslo kommunes nullutslippsvisjon der CO<sub>2</sub>-utslippene skal reduseres med 50 % innen 2030 og med 100 %

innen 2050. Alternativ 1 vil etter kommunens vurderinger være et vesentlig bidrag til mer miljøvennlig transport og lavere utslipp.

For personbiler er det i forskriften foreslått utslippskrav for CO<sub>2</sub> på 85g/km. Oslo kommune anser dette som et hensiktsmessig nivå på nåværende tidspunkt, særlig med tanke på at man i anskaffelsene må ha reelle valgmuligheter for å sikre konkurransen. Vi erkjenner at det for eksempel i dag ikke vil være mulig å stille krav om nullutslipp i samtlige av landets kommuner, selv om dette nok ville vært gjennomførbart i Oslo. Vi understreker samtidig at teknologiutviklingen på området er rask, og mener det er både positivt og nødvendig at det legges opp til revidering av utslippskravene allerede i 2018.

For varebiler og minibusser er kravene satt noe høyere, noe som synes naturlig på nåværende tidspunkt. Men også her understreker kommunen at det offentliges innkjøpsmakt er stor, og kan bidra til å drive frem en nødvendig teknologiutvikling også for de større kjøretøyene. Det er derfor viktig at utslippskravene revideres og tilpasses teknologiutviklingen.

For lokale luftutslipp foreslår departementet å anvende Euro 6-standard som miljøkrav. Oslo kommune understreker imidlertid at utfordringen med kun å stille særskilte utslippskrav til CO<sub>2</sub>, er at dette innebærer en favorisering av dieslbiler framfor bensinbiler (jfr. kapittel 6.2. i høringsnotatet). Dieslbiler slipper ut mindre CO<sub>2</sub>, men har betydelig høyere utslipp av NO<sub>x</sub> sammenlignet med bensinbiler. I byer som Oslo og Bergen er utslippene av NO<sub>x</sub> hovedutfordringen når det gjelder luftforurensning, og bakgrunnen for at begge byer sliter med å overholde forurensningsforskriftens grenseverdier. Vi viser i denne sammenheng til den pågående ESA-saken der ESA har stevnet Norge for brudd på EUs luftdirektiv.

Heller ikke for Euro 6-biler ser det ut til å være en vesentlig forbedring når det gjelder lokale luftutslipp, bare Euro VI for tunge kjøretøy gir vesentlig forbedringer av utslipp sammenlignet med Euro V. Bystyret i Oslo vedtok 20.05.2015 å innføre dieselforbud som strakstiltak på dager med spesielt høy luftforurensning. Det vil være en svært uheldig signaleffekt dersom kommunen på den ene siden forbyr dieslbiler på enkelte dager og på den andre siden går til innkjøp av dieslbiler for å oppfylle nasjonale forskrifter. Oslo kommune mener det derfor bør kunne stilles konkrete krav til lokale luftutslipp av de forurensningskomponentene som er relevante i de enkelte kommuner. Vi forutsetter at hver kommune har kjennskap til lokal luftkvalitet i sin kommune og er i stand til å stille hensiktsmessige krav til utslipp i anskaffelsene.

For buss og lastebil påpeker departementet utfordringene knyttet til manglende beregning av CO<sub>2</sub>-utslipp og energiforbruk for tunge kjøretøy. Oslo kommune ser at det vil være lite hensiktsmessig å stille utslippskrav som ikke lar seg måle, og er enig med departementet i at det ikke kan stilles krav til utslipp av CO<sub>2</sub> på nåværende tidspunkt. Når det gjelder lokal luftforurensning foreslår departementet et krav om minimum Euro VI-standard. Dette innebærer kun en formalitet for nye busser og lastebiler, ettersom disse allerede vil oppfylle kravene. Oslo kommune stiller spørsmål ved om dette er tilstrekkelig. Utslippene fra større kjøretøy er store, og det vil gi en stor miljøgevinst dersom man kan drive frem en mer miljøvennlig standard også for disse kjøretøyene.

I Oslo kommune har vi blant annet som mål at samtlige busser skal være fossilfrie i 2020. Videre vedtok bystyret den 20.05.2015 at vareleveranser til Oslo kommune skal skje med stadig mer miljøvennlige kjøretøy fra og med 2017. Bystyret vedtok også å innføre

lavutslippssoner så snart statlig hjemmel foreligger. En lavutslippssone vil kunne få stor betydning for tunge kjøretøy dersom det blir dyrt eller ulovlig for eldre varebiler å kjøre der.

I markeder med sterke nettverkseksternaliteter, som drivstoffmarkedet, vil ikke markedsmekanismer nødvendigvis drive frem den mest klimavennlige løsningen selv om den kan være lønnsom. Offentlige myndigheter vil derfor ha en viktig pådriverrolle idet den gjennom sin innkjøpsmakt kan motivere til utvikling av ny teknologi. Oslo er en av byene som samarbeider i «Low Emissions Vehicles Network» under C40, og Oslo har skrevet under på nettverkets «Clean Bus Declaration». Byene bak denne avtalen har en bussflåte på til sammen over 160 000 busser, og skal innen 2020 ha over 40 000 fossilfrie busser. Selv om de tekniske kravene fra de forskjellige byene vil variere, ligger det et sterkt incentiv for teknologiutvikling hos produsentene.

I forskriftsforslaget foreslås det å gjøre unntak for anleggsmaskiner o.l. Oslo kommune påpeker at utslipp fra anleggsdrift er kilde til en stor andel av utslippene, og mener det er viktig at det også stilles miljøkrav til disse typer kjøretøy. Offentlige myndigheter kan bidra til å drive den teknologiske utviklingen dersom man som innkjøper stiller strengere krav. Som eksempel kan vi nevne Oslo Havn, som anvender flere el-drevne kraner. Videre arbeides det for eksempel i Finland med utvikling av hydrogen-drevne kraner og tunge anleggsmaskiner. Det eksisterer miljøvennlig teknologi også for anleggsmaskiner, og Oslo kommune mener det ikke bør gjøres unntak her. Det bør i stedet arbeides med å stille realistiske krav som ikke forhindrer konkurranse, eller inkludere en forutsetning om at det er tilgjengelig teknologi i markedet.

Med hilsen

Edith Grung-Olsen  
fung. kommunaldirektør

Hilde Terese Hamre  
seksjonssjef

**Godkjent og ekspedert elektronisk**