

---

**Fra:** noreply@regjeringen.no  
**Sendt:** 24. september 2015 12:34  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Nytt hørings svar til 15/439 - Høring - Innføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av rene og energieffektive veigående motorvogner  
**Vedlegg:** hørings svar ØFK.pdf

**Referanse:** 15/439  
**Høring:** Høring - Innføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av rene og energieffektive veigående motorvogner  
**Levert:** 24.09.2015 12:34  
**Svar type:** Med merknader  
**Kontakt avsender:** Østfold fylkeskommune  
**Kontaktperson:** Guri Bugge  
**Kontakt-e-post:** [gurib@ostfoldfk.no](mailto:gurib@ostfoldfk.no)  
**Tittel:** Hørings svar fra Østfold fylkeskommune  
**Uttalelse:**

Vennligst se vedlagte saksutredning i pdf for Østfold fylkeskommunes vurderinger av høringsforslaget. På bakgrunn av dette ble følgende vedtak gjort av Samferdsel, Miljø og Klimakomiteen 16. september 2015.

1. Østfold fylkeskommune ser positivt på at det settes tydelige og forutsigbare miljøkrav for kjøretøyer som gjelder for hele landet. Slike krav kan gi grunnlag for god konkurranse, og stimulere utviklingen av markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Kravene til personbiler henger godt sammen med målene som er satt i klimaforliket og andre europeiske direktiver. Det er positivt at direktivet setter krav til energiforbruk, utslippsmål for ulike typer avgasser og partikler, og livssyklusanalyser.

2. Østfold fylkeskommune har gode erfaringer med å stille strenge miljøkrav til tyngre kjøretøy, og har nå over 100 biogassbusser i rutegående trafikk. For å sikre at det skjer en rask og effektiv overgang til mer energieffektive og rene kjøretøy er det viktig å sette mer ambisiøse miljøkrav, men det må samtidig utvikles forutsigbare statlige støtteordninger.

3. Østfold fylkeskommune mener det er problematisk å sette miljøkrav til alle typer offentlig transport utenom pasient- og TT-transport. Dette kan føre til en uheldig vridning av konkurransen, og redusere mulighetene for optimal utnyttelse av kjøretøyene. Konsekvensene av denne delen av direktivet bør utredes bedre.

**Vedlegg:** hørings svar ØFK.pdf (227,14 KB)

Saksnr.: 2015/14764  
Løpenr.: 66412/2015  
Klassering: K22  
Saksbehandler: Guri Bugge

## Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Samferdsel, miljø og klimakomiteen	16.09.2015	

### Høring. Forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport

#### Vedlegg

Ingen

#### Bakgrunn for saken

Ved EØS-komiteen beslutning 4. oktober 2013 ble Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport innlemmet i EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet ønsker nå å implementere den i norsk rett ved en ny forskrift som hjemles i både anskaffelsesloven og yrkestransportloven.

#### Fakta

Formålet med direktivet er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy, gjennom å få en økt etterspørsel etter denne typen kjøretøy i det offentlige. Forskriften vil gjelde både direkteanskaffelser av kjøretøy (eksempelvis kommunale hjemmetjenestebiler), operatørers og underleverandørers anskaffelser (eksempelvis fylkeskommunal kollektivtransport), og i forbindelse med løyver (eksempelvis drosjer og turbusser). Leasing likestilles med kjøp, og forskriften vil gjelde både nye og brukte kjøretøy.

Departementet legger opp til at det i norsk rett stilles eksplisitte miljøkrav som går ut over minstekravet i direktivet. Dette skal sikre forutsigbarhet og lik praktisering mellom aktører. Det kan gis dispensasjon i enkelttilfeller, og innføres terskelverdier slik at kjøp av kjøretøy med lav verdi unntas. I praksis vil trolig innkjøp av enkeltdrosjer og kjøp av færre enn 3 kommunale biler være unntatt. Departementet foreslår å holde pasienttransport og TT-transport utenfor forskriften.

EU-direktivet gir ulike alternativer for kravspesifikasjoner i offentlige anbud, men krever at de skal inneholde energiforbruk, krav for ulike typer avgasser og partikler, og livssyklusanalyser. Samferdselsdirektoratet foreslår at de ulike alternativene i Norge forenkles til konkrete miljøkrav for ulike kjøretøygrupper, der gram CO<sub>2</sub>/km har størst betydning. For tunge

kjøretøy sammenfaller kravene med allerede obligatoriske utslippskrav. For personbiler strammes det inn til 85 g CO<sub>2</sub>/km. Det er kun biler som bruker fornybare drivstoff, eller hybridbiler, som i dag kommer har så lave utslipp (<http://www.ofvas.no/co2-utslippet-b-i-category635.html>). For varebiler og minibusser er det foreslått noe høyere utslippsgrenser, fordi det i dette segmentet i mindre grad finnes tilgjengelige lavutslippsalternativer. I dagens lov om offentlige anskaffelser ligger det allerede krav om at det skal tas hensyn til livssyklus kostnader og miljømessige konsekvenser, så den delen av forskriften vil trolig ha mindre konsekvenser.

Direktoratet vurderer at innføring av dette direktivet vil ha små økonomiske konsekvenser. Det kan gi noe høyere innkjøpskostnad, men lavere driftsutgifter kan over tid gi et positivt totalregnskap. De foreslår derfor ingen økte kompensasjoner til kommunene eller fylkeskommunene.

Tidligere var det mulig å søke støtte til prosjekter for å legge til rette for og kjøpe inn mer energieffektive kjøretøy fra statlige organet «Transnova». Østfold fylkeskommune har dratt nytte av støtte fra Transnova til flere ulike prosjekter, blant annet Infragreen, og utbygging av hurtigludere. Dette programmet hadde imidlertid svært begrenset budsjett, og Stortinget vedtok derfor i 2014 å samle både byggsektoren og transportsektoren hos Enova, som forvalter et fond på omkring 45 mrd. Enova har fått sterk kritikk fra transportbransjen og ulike fylkeskommuner for å ikke utføre sitt nye mandat. Svært få transportrelaterte prosjekter er innvilget støtte i 2015, og alle utbygginger av hurtigludere og hydrogenfyllestasjoner er satt på vent.

## **Fylkesrådmannens vurdering**

Østfold fylkeskommune, og kommunene i Østfold har vært foregangsområder for innføring av miljøvennlige kjøretøy, særlig innenfor busser og personbiler, men også lastebilnæringen har vært fremoverlente i vår region. I forbindelse med prosjektet Infragreen, ble det satt mål om en fossilfri grenseregion innen 2030, og det er uttrykt både lokal og regional interesse for å intensivere arbeidet mot dette målet. Veksten av miljøvennlige kjøretøy i Østfold er nå blant de høyeste i landet. Mange andre fylkeskommuner har også satt ambisiøse politiske mål, blant annet ønsker Ruter i Oslo og Akershus å kun kjøre fossilfritt allerede i 2020. Sør-Trøndelag har en stor satsing på biogassbusser. Hordaland har både gassbusser og elektriske trolleybusser. Troms har innført hybridbusser, og Rogaland og Møre og Romsdal har testet batterielektriske busser.

Fylkesrådmannen ser positivt på at det settes tydelige og forutsigbare miljøkrav som gjelder for hele landet. Slike krav kan gi grunnlag for god konkurranse, og stimulere utviklingen av markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Kravene til personbiler henger godt sammen med målene som er satt i klimaforliket og andre europeiske direktiver. Med tanke på alt det gode arbeidet som blir gjort regionalt og lokalt for tyngre kjøretøyer er fylkesrådmannen imidlertid kritisk til at man der ønsker å holde seg på status quo.

Direktoratet mener direktivet vil ha små økonomiske konsekvenser. Hvis man stiller så begrensede krav som det her er lagt opp til, så kan nok det være riktig. Men om man ønsker å få en reell reduksjon i utslippene fra kjøretøy i veitrafikken, og på sikt få en fossilfri kjøretøyflåte, vil det være nødvendig å følge det arbeidet fylkeskommunene har startet, og

stille strengere miljøkrav. Dette vil gi høyere kostnader, særlig i innkjøpsfasen, men vil på en helt annen måte stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy.

En av hovedutfordringer med innføring av renere og mer energieffektive kjøretøyer, er at selv om merkostnaden kan være betraktelig høyere enn tradisjonelle kjøretøyer, er det utfordrende å få statlig hjelp til å dekke de økte utgiftene. Transnova ga noen muligheter til prosjektbasert støtte, men dette ser ikke til å være like enkelt når Enova skal administrere støtteordningene.

Enova har i dag rettighetsbaserte støtteordninger for privathusholdninger, knyttet til blant annet utbygging av solenergianlegg. Støttesummen er forutsigbar, og søknadsprosessen er svært enkel og effektiv. Fra transportbransjens side har det vært foreslått en lignende type støtteordning, der man allerede mens man planlegger kjøp av kjøretøyet kan vite hvor mye man vil få i støtte. Det kan settes opp faste summer for ulike typer fossilfrie drivstofftyper, eller 50 % av dokumentert merkostnad sammenlignet med et konvensjonelt kjøretøy. I tillegg må det settes forutsigbare rammer for støtte til utbygging av den nødvendige infrastrukturen. Fylkesrådmannen mener dette vil være en effektiv måte å få en stor omlegging til mer energieffektive og rene kjøretøyer.

Fylkesrådmannen mener det er problematisk å sette miljøkrav til alle typer offentlig transport utenom pasient- og TT-transport. Drosjenæringen er en viktig aktør for denne typen bestillingstransport, og å stille ulike krav til ulike deler av offentlig transport kan føre til en vridning av konkurransen, eller hindre at bilene blir utnyttet optimalt. Man kan tenke seg en anbudssituasjon der et drosjeselskap har kjøpt inn dyrere biler på grunn av løyvekravene, mens konkurrenten kan levere anbud med billige gamle dieseler. Ulike krav til ulike deler av offentlig transport gir dessuten lite forutsigbarhet i markedet. Fragmenterte ansvar og korte anbudsperioder vanskeliggjør miljøvennlige innkjøp ytterligere. Fylkesrådmannen mener konsekvensene av denne delen av direktivet bør utredes bedre.

## **Fylkesrådmannens forslag til vedtak**

1. Østfold fylkeskommune ser positivt på at det settes tydelige og forutsigbare miljøkrav for kjøretøyer som gjelder for hele landet. Slike krav kan gi grunnlag for god konkurranse, og stimulere utviklingen av markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Kravene til personbiler henger godt sammen med målene som er satt i klimaforliket og andre europeiske direktiver. Det er positivt at direktivet setter krav til energiforbruk, utslippsmål for ulike typer avgasser og partikler, og livssyklusanalyser.
2. Østfold fylkeskommune har gode erfaringer med å stille strenge miljøkrav til tyngre kjøretøy, og har nå over 100 biogassbusser i rutegående trafikk. For å sikre at det skjer en rask og effektiv overgang til mer energieffektive og rene kjøretøy er det viktig å sette mer ambisiøse miljøkrav, men det må samtidig utvikles forutsigbare statlige støtteordninger.

3. Østfold fylkeskommune mener det er problematisk å sette miljøkrav til alle typer offentlig transport utenom pasient- og TT-transport. Dette kan føre til en uheldig vridning av konkurransen, og redusere mulighetene for optimal utnyttelse av kjøretøyene. Konsekvensene av denne delen av direktivet bør utredes bedre.

Sarpsborg, 31. august 2015

Atle Haga  
fylkesrådmann

Hilde Brandsrud  
fylkesdirektør