
Fra: Tommy Salmi Nilsen <Tommy.Nilsen@sor-varanger.kommune.no>
Sendt: 30. august 2019 15:16
Til: postmottak SD
Kopi: Morten Ulvang; Nina Bordi Øvergaard; Tor-Arne Limstrand; Eeva-Maria Leinonen; Henrik Haldorsen; Elisabeth Larsen
Emne: Høringssvar - Revisjon av EU-direktiv 2009/33 om offentlige innkjøp av miljøvennlige kjøretøy

Sør-Varanger kommune er i utgangspunktet positiv til et slikt direktiv, men det må finnes teknologi som tilfredsstillere utfordringene med kommunal drift i Finnmark. Sør-Varanger kommune strekker seg over 20 mil fra Grense Jakobselv til øverst i Pasvik. Pdd. er det kun ladestasjoner for elbil i Kirkenes sentrum, dette må bygges ut før man kan belage seg på bruk av elbil i større grad enn det vi gjør i dag. Vi har streng kulde på vinteren, og behov for å dra tilhengere fra tid til annen. Ved innkjøp av bil vurderer vi bilen uif. Utslipp/ spesifikasjoner, sett opp mot behovet den skal tilfredsstillere.

Det er også et sikkerhetsaspekt i dette. Vi kan ikke risikere at man f.eks. går tom for strøm midtvinters med flere mil til nærmeste hus.

Når det er sagt har vi allerede elbiler i drift der vi kun kjører kortere strekninger. Dette er både vi og brukerne veldig fornøyd med.

Hvordan kan andel kjøretøy som anskaffes av det offentlige og som skal tilfredsstillere kravene i det nye direktivet best reguleres?

Det må være helt klart avgrenset hvilke kjøretøygrupper som hører inn under direktivet. For vår del er f.eks. vaktbil på vann og avløp, samt vaktbil på vei meget viktige biler for å løse noen av våre viktigste driftsoppgaver. Disse må ha lang rekkevidde, og må kunne «lades/fylles» uten at det skal ta lang tid.

- Hvordan finne gode praktiske løsninger nasjonalt? Et betydelig antall offentlige anskaffelser av kjøretøy skjer ved kjøp/leasing av kommuner, fylkeskommuner og helseforetak, og det eksisterer her i liten grad registre med informasjon eller registreringsstatistikk for offentlig eide kjøretøy (ned på nivå enkeltanskaffelser).

- Hvordan vurderer høringsinstansene økonomiske og administrative konsekvenser av det nye direktivet?

Kravet vil forhåpentligvis tvinge frem ny teknologi. Mindre utslipp = mindre forbruk = bedre økonomi.

- Hva er høringsinstansenes erfaring med gjeldende forskrift, og i hvilken grad er det nye direktivet et relevant virkemiddel for å stille miljøkrav til offentlige anskaffelser av kjøretøy? Dette er et meget relevant virkemiddel for å stille miljøkrav.

- Hvordan kan kravene i det nye direktivet gjøres bedre tilgjengelig for de som foretar offentlige anskaffelser, slik at ny/revidert forskrift etterleveres i større grad?

I tillegg ønsker vi synspunkter fra kommuner og fylkeskommuner vedr. følgende:

- Hva er den vanligste formen for anskaffelse av kjøretøy? Rammeavtale, kjøp, leasing eller annet? Presiser gjerne

For tekniske tjenester er det enkeltvis innkjøp som det hentes inn tilbud på ihht. LOA. Disse bilene eies.

For helsesektoren leases brorparten av bilene etter en anbudsrunde, mens noen eies.

- Hvor mange kjøretøy anskaffes ved hvert avrop innen rammeavtalen eller ved hver anskaffelse?

Alt fra 1 til 25.

- Hvordan er innkjøpsfunksjonen organisert? Felles for hele virksomheten eller hver enhet i organisasjonen hver for seg?

1 innkjøper som støtter enhetene.

- Hvor mange kjøretøy disponerer virksomheten i dag? Tilstrekkelig med et anslag.

Ca. 90 kjøretøy.

- Vedr. tunge kjøretøy og busser, stiller det nye direktivet krav om at biodiesel ikke skal være innblandet i fosilt drivstoff (art. 4 (b)). I følge fortalet skal dette kontraktsfestes. Har høringsinstansene erfaring med slik regulering?

Nei.

Med hilsen

Tommy Salmi Nilsen

Enhetsleder Tekniske tjenester



Sør-Varanger kommune

-En grensesprengende kommune -