



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Adresseliste

Deres ref	Vår ref	Dato
	15/439-	03.07.2015

Høring – Forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport - Implementering av EU-direktiv 2009/33

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, jf. Prop. 49 S (2013–14), (samtykkeproposisjon) som også inneholder en uoffisiell oversettelse av direktivet i vedlegg 2, se [her](#). Direktivet kan ev. også leses på engelsk [her](#).

Direktivet foreslås implementert i norsk rett ved en ny forskrift som hjemles både i lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven) og i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven). Bakgrunnen for lovendringene er å sikre nødvendige hjemmelsbestemmelser for den nye forskriften. Tittelen på den nye forskriften er *Forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport*.

Vedlagte høringsnotat redegjør for 1) direktivets innhold, 2) dagens norske system 3) nærmere vurdering av direktivet, 4) forslag til miljøkrav, 5) forslag til lovendringer, 6) forslag til ny forskrift, 7) økonomiske og administrative konsekvenser av forskriften og 8) miljøeffekten av ny forskrift. Forslag til lovendringer og forslag til ny forskrift sendes samlet på høring, men lovendringene må behandles og vedtas av Stortinget før ny forskrift kan fastsettes. Lovendringene er hjemmelslovgivning med sikte på å innføre krav om at offentlige myndigheter og operatører skal stille energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy iht. direktivet. Forslag til lovendringer fremgår av vedlegg til høringsnotatet.

Formålet med direktivet er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Direktivet setter krav om at det ved kjøp av kjøretøy skal stilles energi- og miljøkrav, og forutsetter at dette gjøres på en av tre alternative måter.

Det er lagt 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. For å sikre at det ikke gir urimelige utslag i enkelttilfeller eller for særlige typer kjøp, foreslår departementet at departementet får mulighet til å gi dispensasjon fra kravene. Dispensasjon skal bare gis i særlige tilfeller.

Forslaget til lovendringer, samt ny forskrift, som implementerer direktivet i norsk rett, innebærer at offentlige myndigheter og operatører i kollektivtransport, skal stille energi- og miljøkrav i kontrakter om kjøp av kjøretøy. Det innføres terskelverdier slik at kontrakter om kjøp av kjøretøy med lav verdi unntas.

Det gis i det følgende en kort omtale av de viktigste endringene og departementets vurdering.

Forskriftens virkeområde

Forskriften gjelder for kontrakter om anskaffelse av alle typer kjøretøy til vegtransport som foretas av oppdragsgivere som er forpliktet til å følge reglene i anskaffelsesloven og tilhørende forskrifter, og av transportører med løyve etter yrkestransportloven som har kontrakt om offentlig tjeneste.

Forskriften retter seg, for det første, mot oppdragsgivere som omfattes av forskrift om offentlige anskaffelser (foa) og forsyningsforskriften, begge hjemlet i anskaffelsesloven. Forskrift om offentlige anskaffelser omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter, samt offentligrettslige organer som har en nærmere definert tilknytning til det offentlige, se foa § 1-2. Forsyningsforskriften gjelder inngåelse av kontrakter knyttet til utøvelse av forsyningsaktiviteter, inkludert transporttjenester, jf forsyningsforskriften § 1-3. Oppdragsgivere som omfattes av forsyningsforskriften er offentligrettslige organer og offentlige foretak. Videre omfatter forskriften innkjøpere som ikke er offentligrettslig organ eller offentlig foretak, men som utøver en eller flere av de typer aktiviteter som omfattes av forskriften på grunnlag av en enerett eller særrett gitt. Se nærmere forsyningsforskriften § 1-2.

For det andre retter forskriften seg mot operatører og deres underleverandører som har kontrakt om offentlig tjenesteplikt etter kollektivtransportforordningen. Operatører som har løyve etter yrkestransportloven § 4 (turbussløyve), § 6 (ruteløyve) eller § 9 (drosjeløyve mv.), samt underleverandører til disse, vil falle inn under forskriften dersom de har kontrakt om å utføre offentlig tjeneste som kompenseres med tilskudd eller enerett.

Det foreslås i forskriften § 3 unntak for kontrakter om anskaffelse av kjøretøy som er konstruert for særskilte formål og som typisk benyttes innenfor et avgrenset område. Kjøretøy

for forsvaret og sivilforsvaret, mobile maskiner og utrykningskjøretøy er også unntatt. Disse unntakene vil være mest aktuelt for oppdragsgivere som er forpliktet til å følge regelverket om offentlige anskaffelser.

Det er selve anskaffelsen av kjøretøy som reguleres. For å unngå at det foretas avtaletilpasninger og selskapsorganisatoriske løsninger for å omgå regelverket, foreslår departementet at leasing likestilles med kjøp og at forskriften gjøres gjeldende for underleverandører på lik linje med operatører med løyve for transport, jf. forskriften § 2 a) og b). En underleverandør forstås her som den som utfører rutetransport for transportøren eller på vegne av et administrasjonsselskap.

Departementet har vurdert om ordlyden i direktivet innebærer at forskriften må gis virkning for transportører som har kontrakt med helseforetakene om pasienttransport, og transportører som utfører TT-transport i samsvar med kontrakt med fylkeskommunen. I utgangspunktet utfører de transporttjenester på vegne av offentlige myndigheter. Vår vurdering er imidlertid at disse transportørene faller utenfor virkeområdet til forskriften, og kjerneområdet for kollektivtransportforordningen. Departementet finner ikke at de forvalter og driver transporttjenesten iht. kontrakt om offentlig tjenesteytelse slik det er definert i kollektivtransportforordningen art. 2 bokstav i).

Innføring av energi- og miljøkrav

Direktivet forutsetter at det stilles energi- og miljøkrav i kontrakter ved anskaffelser av kjøretøy. Det angis tre alternativer som kan benyttes for å stille disse kravene. Kravene skal som minimum omfatte energiforbruk, utslipp av CO₂, NO_x, NMHC og partikler og hele driftslevetiden skal legges til grunn ved vurderingen. Departementet mener at disse valgmulighetene kan medføre mye usikkerhet, ulik praktisering og liten forutsigbarhet for forhandlere av kjøretøy. Departementet foreslår derfor at det stilles eksplisitte miljøkrav for ulike kjøretøygrupper. Av størst betydning er utslippskravet for personbiler som foreslås til 85 CO₂/km. De øvrige kravene fremgår av vedlagte forskrift. Det er verdt å merke seg at kravene til tunge kjøretøy er sammenfallende med de allerede obligatoriske utslippskravene. Kravene blir derved kun en formalitet ved anskaffelse av nye lastebiler og busser.

Dette vil være å gå lengre enn det direktivet krever, men er likevel i samsvar med direktivet som kun angir en minimumsstandard.

I lys av den teknologiske utviklingen vil det bli foretatt en ny vurdering av energi- og miljøkravene i forskriften § 5 i 2018.

Virkinger av forslaget – departementets vurdering

Eksakte kravnivåer til utslipp vil kunne føre til høyere kostnader ved at modellutvalget begrenses og forhandlingsstyrken til innkjøper reduseres. Vista analyse har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert de samfunnsøkonomiske kostnadene og kostnadene for kommunene ved et krav på 85 g CO₂/km for personbiler sammenliknet med en referanse som

tilsvarer dagens situasjon. Pga. mange ulike kombinasjoner for sammensetning av bilparken blir resultatene svært avhengig av forutsetningene. Generelt viser resultatene at det er små forskjeller i årlige ekstra kostnadene over en fire års periode. Det vises for øvrig til pkt 7 i høringsnotatet som redegjør for økonomiske og administrative konsekvenser. Med et økende antall bilmodeller med lave utslipp på markedet vil ev. ekstra kostnader gradvis reduseres. En ber om høringsinstansens synspunkter på at det fastsettes et krav og de foreslåtte kravene.

Det vil kunne oppstå tilfeller hvor det ut fra omstendighetene vil være vanskelig å anskaffe et kjøretøy som også tilfredsstillende miljøkravene i forskriften § 5. I tilfeller hvor miljøkravene er til hinder for å anskaffe et kjøretøy foreslår derfor departementet at det kan gis dispensasjon i særlige tilfeller og at denne myndigheten legges til departementet.

I tillegg til unntakene som fremgår av forskriften § 3 og dispensasjonsadgangen vil også de foreslåtte terskelverdiene medføre at flere anskaffelser ikke vil bli omfattet. Dette vil gjelde kommunale kjøp av færre enn tre småbiler og dessuten enkeltløyvehaveres kjøp av drosjer. Det er departementets vurdering at det bare unntaksvis vil være slik at innkjøpsprisen for drosje overstiger terskelverdien. I slike tilfeller vil bruk av dispensasjonsadgangen være aktuell.

Departementet antar at de nye reglene vil få størst betydning for kommunale anskaffelser av kjøretøy.

Nye og brukte kjøretøy.

Forskriften gjelder for kontrakter ved anskaffelser av både nye og brukte kjøretøy. De fleste anskaffelser av kjøretøy som omfattes av den nye forskriften vil være nye kjøretøy. Det kan imidlertid forekomme at det anskaffes brukte kjøretøy og da særlig brukte busser. Omfanget av dette er imidlertid usikkert og det finnes ingen offentlig tilgjengelig informasjon om dette.

Ved anskaffelse av kjøretøy vurderes i tillegg til listepris for kjøretøyet på kjøpstidspunktet også faktorer som bl.a. serviceavtaler, garantier, gjenkjøpsavtaler og leiebil ved uhell ved inngåelse av kjøpskontrakt. Dette er viktige faktorer i forbindelse med anskaffelse av nye kjøretøy. Den økonomiske betydningen av dette kan bety vel så mye som listeprisen i et tre-fire års perspektiv. Slike forhold indikerer at omfanget av kjøp av brukte kjøretøy kan være relativt lite. Det bes om innspill til departementets vurdering av anskaffelser av brukte kjøretøy, spesielt busser som skal benyttes til persontransport, og evt. til omfanget av kjøp av brukte kjøretøy.

En hensikt med direktivet er å stimulere markedet for energieffektive og rene kjøretøy. At enkelte eldre kjøretøy som ikke tilfredsstillende kravene tas ut av drift tidligere er derved i tråd med direktivets intensjon.

Vedlagte liste viser organisasjoner som har mottatt høringen. Vi ber høringsinstansene vurdere å innhente uttalelser fra underliggende etater og virksomheter.

Høringsfristen er 1. oktober 2015.

Høringssaken er tilgjengelig på departementets nettsider. Vi ber om at høringsuttalelsen sendes ved bruk av den digitale løsningen for høringsuttalelser på:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---implementering-av-europaparlaments--og-radsdirektiv-200933ef-av-23.-april-2009-om-fremme-av-rene-og-energieffektive-veigaende-motorvogner/id2426319/>.

Alternativt kan høringssvar sendes Samferdselsdepartementet, fortrinnsvis pr e-post til postmottak@sd.dep.no.

Med hilsen

Per-Andre Torper (e.f.)
avdelingsdirektør

Erland Røsten
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.