



HØRINGSUTTALELSE: FORSLAG TIL ENDRINGER I FORSKRIFT OM UTSLIPPSKRAV TIL KJØRETØY VED OFFENTLIG ANSKAFFELSE TIL VEITRANSPORT

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester i hele Norge.

Våre medlemmer er grunnleggende positive til alle tiltak for å sette ytterligere fart i et skifte mot mer klima- og naturvennlig transport. Vi viser i den forbindelse til Kollektivtrafikkforeningens høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2025-36, der vi tar til orde for et nasjonalt kollektivløft frem mot 2030, og tettere samarbeid om å ta i bruk ny teknologi som eksempelvis utslippsfrie løsninger.

Kommentarer til de enkelte forslagene:

a) Fremskyndelse av fristen for overgang til nullutslipp eller biogass for bybuss fra 2025 til 2024

Våre medlemmer er godt i gang med å omstille bussparken til utslippsfrie løsninger. Erfaringen fra anbud per dags dato er at markedet for utslippsfrie busser i bussklasse 1 er modent og tilbys av svært mange leverandører. Utslippsfrie løsninger velges allerede i dag i all hovedsak i busskontrakter med klasse 1-materiell over hele landet.

For bussklasse 2 er det imidlertid større usikkerhet knyttet til kvalitet på bussene, driftssikkerhet og prisnivå. Disse bussene opererer i dag særlig i distriktene, og på ruter inn til de store byene. I denne situasjonen er det ekstra viktig med grundige forarbeider og god dialog med leverandørmarkedet for å gjennomføre gode anskaffelser.

Den normale tiden for gjennomføring av anbudskonkurranser fra oppstart til tildeling er minimum 1,5 år. Våre medlemmer jobber allerede hardt med å innfri kravet til nullutslipp fra og med 1.1.2025. En fremskyndelse av kravet kan føre til at det ikke blir tilstrekkelig tid til å gjennomføre gode innkjøpsprosesser som sikrer god driftssikkerhet, det er krevende å få på plass nødvendig ladeinfrastruktur mange steder, som trolig også vil resultere i økte kostnader. Som en illustrasjon på dette forventer Kolumbus i Rogaland jf. økonomiplan for 2024-27 økte driftskostnader knyttet til elektrifisering på 168,3 mill. kr i 2026 og 180,6 mill. kr for 2027. Flere av våre medlemmer melder i



tillegg om utfordringer med store forsinkelser i leveranser av busser fra europeiske leverandører, og at operatørene melder fra om at det er vanskelig å få garantier på når de kan levere busser.

Kollektivtrafikken i Norge er hardt rammet av økt prisstigning, og foreløpige anslag viser et gap mellom anslått og faktisk prisvekst på 1,6 mrd. kroner bare i 2023. Dersom dette ikke dekkes opp av økte bevilgninger, er det stor fare for rutekutt mange steder. Dersom regjeringen i tillegg pålegger fylkeskommunene økte kostnader til å fremskynde innføring av nullutslippskrav uten å kompensere for dette, vil det forverre situasjonen og øke sannsynligheten for rutekutt, særlig i distriktene. Etter vår vurdering vil miljøgevinsten være større ved å holde fast på innføring av nullutslippskrav 1.1.2025, og prioritere økte bevilgninger til å utvide kollektivtilbudet med flere avganger.

Det fremgår ikke klart av høringsnotatet eller foreslåtte endringer om busser som anskaffes under eksisterende anbudskontrakt om drift av rutetilbudet faller inn under unntaket for «rammeavtale» i forskriften § 4 første ledd bokstav d). Gjennom anbudskontrakter med varighet på opptil 10-15 år, kjøper fylkeskommunene/mobilitetsselskapene drift av rutetilbudet i form av kjøp av rutetimer og rutekilometer. Det er operatør selv som anskaffer nødvendig materiell for å gjennomføre justeringer i rutetilbudet i løpet av kontraktsperioden, for eksempel ved pålegg om økt frekvens eller nye linjer. Dersom justering i rutetilbudet krever innkjøp av nytt materiell, fordi kontraktsriktig brukt materiell ikke er tilgjengelig, vil da dette nykjøpet havne inn under kjøp på «rammeavtale»?

Kollektivtrafikkforeningen foreslår at det tas inn en presisering om at «med «rammeavtale» forstås også allerede inngått anbudskontrakt om kjøp av busstjenester. Eventuelt som en presisering i § 7 overgangsbestemmelse.

b) Innføring av rapporteringsplikt for anskaffelser av bybusser som ikke tilfredsstiller forskriftens miljøkrav

Vi støtter forslaget, også uavhengig av om pkt. a) blir gjennomført. Rapporteringsplikt for avvik bør følges opp med kapasitet hos myndighetene til å dele informasjon/grunner som blir rapportert, og også organisere hjelp til omstilling, planlegging og kanskje også bistand i gjennomføringsfasen, slik at grunnene til avvik fra nullutslipp og biogass kan adresseres med relevante tiltak hos rette aktører. Det bør også etter vårt syn klargjøres at plikten inntreffer på tidspunkt for kontraktsinngåelse, ikke på et tidligere tidspunkt i innkjøpsprosessen.

Når det gjelder unntaket i forskriften § 4 bokstav b «tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig», vil det være viktig å vurdere hvilket innhold som legges i «tilstrekkelig» og «tilgjengelig». Dette må knyttes til hva som er «tilstrekkelig» og «tilgjengelig» for fornuftig og kostnadseffektiv drift. En veldig streng tolkning - «teknisk tilstrekkelig og tilgjengelig» - vil gi risiko for et kollektivtilbud som er dyrt og dårlig, og som i neste omgang gjør at kollektivt taper konkurransekraft mot bil. For eksempel i Trøndelag vil det primære hinderet for at «tilstrekkelig» ladeinfrastruktur skal være «tilgjengelig» være utfordringer med kapasitet i strømmettet, ikke manglende marked. Det vil være viktig med en forståelse for at oppgradering av overliggende nett, spesielt i situasjoner som også omfatter transmisjonsnettet (Statnett) er store og tunge prosesser hvor kollektivselskapene har begrenset innflytelse. Dette vil både ha konsekvenser for hvor presist



det er mulig å rapportere tidspunkt for når ladeinfrastruktur vil være på plass, og for når unntaket kan fjernes.

Det bør også avklares hvorvidt buss som bruker HVO til kupéoppvarming vil falle innenfor nullutslipp eller ikke. Det har skjedd veldig mye de siste årene innen varmpumper og elektrisk oppvarming av buss, men elektrisk oppvarming har stor innvirkning på energiregnestykket og dermed også behovet for ladeinfrastruktur. Dette gjelder spesielt for busser med stort dørareal, som for eksempel metrobusser. Varmepumper til buss har typisk en maksimal effektivitet på 300 – 400 % (0,25 – 0,33 kW el per kW varme). For å klare en kald vinterdag med oppvarming fra elektrisitet og varmpumpe vil det si at metrobussene vil trenge netto 100 – 120 kWh større batteri og 10 – 15 kW høyere ladeeffekt (per buss).

c) påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav

Kollektivtrafikkforeningen stiller seg positiv til forslaget om påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav. Vi støtter at bybuss holdes utenfor bruktkjøpkravet, slik det også foreslås i høringsnotatet. Dette er viktig med tanke på ivaretagelse andre viktige forhold som nye løsninger for universell utforming (f.eks. innføring av elektrisk rampe) og nye krav til sjåførsikkerhet, jf. forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. § 4 siste ledd. Det er tilnærmet umulig å bygge om brukt materiell for å ivareta disse hensynene.

Øvrige kommentarer:

1) Begrepet «bybuss»

I forskrift om bruk av bilbelte mv. § 1, er bybuss definert som M3 klasse I, det samme gjelder forskrift om sikring av skoleelever i buss, se forskriften § 2 tredje ledd. Kollektivtrafikkforeningen anser det som uheldig at forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser gir en ny definisjon av begrepet «bybuss». Manglende standardisering av definisjoner gjør det unødvendig komplisert å følge opp regelverket for bransjen.

2) Vurdering av nasjonal beredskap

Ved krav om nullutslipp vil transportberedskapen bli mer sårbar. I høringsnotatet opplyses det om at Statens vegvesen selv står ansvarlig for å vurdere hvordan forslaget påvirker driftssikkerheten. Vi ber om at sårbarheten som følge av krav om nullutslipp vurderes fremover. Yrkestransportloven kapittel 7 og forskrift for sivil transportberedskap (FOR-2005-06-14-548) regulerer krav til transportberedskap i ekstraordinære situasjoner. Fylkeskommunene skal stille transport til rådighet ved behov for evakuering. Kollektivtransport er også vurdert av regjeringen som en kritisk samfunnsfunksjon for å sikre fremkommelighet. Kollektivtrafikken spiller slik sett en viktig rolle i den nasjonale samfunnsberedskapen.

Risikoanalyse av strømrasjonering for 2023 viser til lav risiko for kollektivtransporten som følge av at sjøtransport og vegtransport fremdeles benytter andre energibærere enn elektrisitet. Kollektivtransportens rolle i beredskapssituasjoner blir ikke tilstrekkelig ivaretatt. Ved krav om overgang til nullutslipp, er det svært viktig at nasjonale myndigheter i hensyntar kollektivtransporten



i sitt beredskapsarbeid. Vi imøteser gjerne en vurdering av dette fra Statens vegvesen, herunder i hvilken grad transportberedskapen vil ivaretas ved en potensiell strømrasjoneringssituasjon. I Statens vegvesen sin tilrådning til Samferdselsdepartementet anbefaler vi derfor at dette forholdet belyses.

Konklusjon:

1. Kollektivtrafikkforeningen ber primært om at forskriftsendringene gjennomføres fra 1.1.2025 i tråd med gjeldende forskrift. Etter vår vurdering vil miljøgevinsten være større ved å prioritere opprettholdelse og utvidelse av kollektivtilbudet med flere avganger, fremfor å fremskynde forskriftsendringene til 2024.
2. Dersom iverksettelsestidspunktet skal fremskyndes til 1.1. 2024 slik som foreslått i endring a) bør det avgrenses til buss klasse A og klasse 1, som i øvrige sammenhenger er kollektivtrafikkbransjens forståelse av begrepet «bybuss». Det bør klargjøres at forskriften gjelder for nye anskaffelser, ikke busser som anskaffes på eksisterende anbudskontrakt.
3. Kollektivtrafikkforeningen støtter i hovedsak forslagene b) og c) vedr. innføring av rapporteringsplikt og påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav.

Avslutningsvis vil vi peke på en inkurie i endringsforslagets §5, hvor det later til å være en feil henvisning til §4 bokstav d). Vi antar at begge henvisningene i §5 vedr. manglende ladeinfrastruktur i stedet skal være til §4 bokstav b).

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver