



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/259-

Dato
15. februar 2024

Dokument 8:73 S (2023-2024) om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Dagfinn Henrik Olsen, Tor André Johansen og Himanshu Gulati om å **oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport**. Forslaget ble sendt til Samferdselsdepartementet 30. januar 2024, og har vært sendt til Statens vegvesen for vurdering.

Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport har som formål å fremme nullutslippsløsninger i veitransporten. Dette gjøres gjennom å stille miljøkrav ved offentlige anskaffelser, avgrenset til forskriftens virkeområde. Dette betyr at forskriften ikke omfatter kjøretøy hovedsakelig bygget for Forsvaret, Sivilforsvaret, toletaten, brannvesen og politi. Også andre typer er unntatt, deriblant kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne. Forskriften omfatter blant annet krav til kjøretøy som benyttes i hjemmehjelpen.

For personbiler finnes det nå mange gode alternativ med batterielektrisk drivlinje. Noen av disse bilene har firehjulstrekk og god varmpumpe. Noen av disse bilene kan hurtiglades på høy effekt om det er behov for det. Disse kan være kostbare og i kommuner og virksomheter med et begrenset budsjett kan slike modeller være utenfor rekkevidde. Offentlig oppdragsgiver og operatør og deres underleverandører kan fravike miljøkrav dersom primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslipp, eller det ikke er tilstrekkelig ladeinfrastruktur.

Utfordringer med vintervær treffer både elbusser og diesibusser. Dette er for eksempel tilgang til kjettinger/piggdekk/hurtigløsninger, smale kjørefelt og mye snø i kjørebanelen, fremdrift på en aksel for leddbusser, frosne dører og tilhørende mekanikk. Dieseldrift om

vinteren kan også by på problemer. Det opplevde Buskerud i vinter. De kom da i en situasjon der dieselbussene sto mens elbussene gikk. De fleste problemene med diesel i kulde håndteres med gode driftsrutiner basert på erfaring. Dersom kvalifiserte personer eller rutiner ikke er på plass vil det oppstå problemer også med dieseldrift.

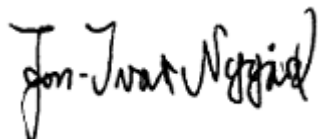
Flere kommuner, deriblant Oslo har en ambisiøs klimapolitikk. Denne politikken har gitt seg utslag i en rask omstilling. Det er en raskere og mer ambisiøs overgang til utslippsfrie busser enn det forskriften har stilt krav om. For innkjøp frem til 1.1.2024 stilte forskriften kun krav som begrenset lokale utslipp til luft. Fra 1.1.2024 er det også krav til klimagassutslipp ved innkjøp av busser i klasse 1 og fra 1.1.2025 for klasse 2.

Så har det vært enkelte oppstartsproblemer knyttet til overgangen til fossilfri transport. Noen kalde vinterdager har vist oss noen av disse utfordringene. Spesielt har irregularitet i busstransport vært synlig. Dette har vært knyttet til både tekniske utfordringer og utfordringer knyttet til kjøp og forståelse av produktene. Statens vegvesen vurderer dog at det ikke er slik at diesel i lengden har tekniske egenskaper som gjør den bedre i stand til å opprettholde regularitet på sikt. Det forventes at elektriske drivlinjer vil oppnå like stor driftsstabilitet som diesel, når læringseffekten tas opp i hele verdikjeden, fra kjøretøyprodusenter og vedlikeholdsorganisasjoner til innkjøpere og bussjåfører.

På grunnlag av dette mener Samferdselsdepartementet at forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport ikke bør oppheves.

Det er likevel viktig at erfaringen fra vinterens problemer tilflyter flest mulig innkjøpere og driftsselskap, slik at læringen blir bredest mulig.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård