

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport

Trafikant –og kjøretøy  
Kjøretøyavdelingen  
26. september 2022  
Vår ref.: 22/31593–3

## Innholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| <b>1. Innledning</b> .....  | 3  |
| <b>2. Bakgrunn</b> .....  | 5  |
| <b>3. Forslag om å innføre nullutslippskrav for tunge varebiler</b> ..... | 11 |
| Hva er en tung varebil? .....   | 11 |
| Nullutslipp for tunge varebiler .....                                     | 11 |
| Modellutvalg .....  | 12 |
| Tunge varebiler anskaffet i offentlig og privat sektor .....              | 14 |
| Enova-støtte.....   | 15 |
| <b>4. Forenkling og tydeliggjøring av eksisterende forskrift</b> .....    | 16 |
| Terskelverdier .....  | 16 |
| Tidspunkt .....   | 17 |
| Unntak fra miljøkravene .....   | 18 |
| Tydeliggjøring av definisjon av bybuss .....                              | 19 |
| Rapportering av unntak fra miljøkrav .....                                | 21 |
| Fjerning av søknader om dispensasjon .....                                | 22 |
| <b>5. Merknader til bestemmelsene</b> .....                               | 22 |
| <b>6. Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....                 | 26 |
| <b>7. Høringsfrist</b> .....  | 32 |
| <b>Vedlegg I Forslag ny forskrift av x.x.2022</b> .....                   | 33 |
| <b>Vedlegg II Nåværende forskrift av 1.1.2022</b> .....                   | 35 |
| <b>Vedlegg III Rapporteringsskjema (utkast)</b> .....                     | 37 |

# Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport

## 1. Innledning

Statens vegvesen, sammen med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) og Miljødirektoratet, heretter kalt arbeidsgruppen, sender med dette forslag til endring i forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport på høring. Forskriften er hjemlet i anskaffelsesloven § 16 og yrkestransportlova § 11a. Vi bruker i denne utredningen kortnavnet «nullutslippsforskrift kjøretøy». Forskriften gjelder for anskaffelser som foretas av a) offentlige oppdragsgivere, b) operatører med løyve og c) underleverandører, heretter kalt pliktsubjektene<sup>1</sup>.

Høsten 2021 var forskriften på høring for å stille krav om at pliktsubjektet kun foretar innkjøp av personbiler og lette varebiler med nullutslippsteknologi (også kalt elvarebiler) fra 1. januar 2022 og at nye bybusser bruker nullutslipp eller biogass fra 2025. I denne høringen kom det en del innspill på at det burde være obligatoriske miljøkrav også ved offentlige anskaffelser av tunge varebiler. En av grunnene til dette er at strenge krav ved anskaffelse av **lette** varebiler kan føre til at man heller anskaffer **tunge** varebiler som i gjeldende forskrift ikke har strenge utslippskrav.

Det ble blant annet vist til at markedsandelen for utslippsfrie tunge varebiler i Norge har vokst kraftig, fra 3 % i 2020 til 18,8 % i 2021 (nyregistreringer på [www.vegvesen.no/nullutslipp](http://www.vegvesen.no/nullutslipp)). Det ble da registrert flere tunge enn lette varebiler med nullutslipp og de utgjorde en større andel enn lette varebiler av totalt solgte varebiler. Selv om markedsandelen for utslippsfrie tunge varebiler nå har gått noe tilbake (13. mai 2022: 16,1 %) viser tallene at det er tilgjengelige modeller også for tunge varebiler. Vi foreslår derfor å innføre krav om nullutslipp for tunge varebiler som anskaffes av pliktsubjektene, med sikte på innføring fra 2023.

Det er også behov for en forenkling og tydeliggjøring av forskriften. Både Statens vegvesen og DFØ får en del henvendelser fra offentlige virksomheter som lurer på om de er omfattet av forskriften og hvordan kravene i forskriften skal forstås.

I de dispensasjonssøknadene Statens vegvesen har mottatt har offentlige virksomheter ofte søkt om dispensasjon til tross for at anskaffelsen i realiteten var direkte omfattet av unntakene i forskriften. Etter vårt syn viser dette at forskriften er utydelig på hvordan unntakene og dispensasjonsadgangen skal leses og praktiseres.

Det kommer også en del spørsmål rundt overgangsbestemmelsen og bestemmelsen om terskelverdier. Direktoratene foreslår derfor noen forenklinger av forskriften i samme høring. Dette gjøres ved:

---

<sup>1</sup> At forskriften gjelder for operatører med løyve er begrunnelsen for at forskriften er hjemlet i yrkestransportloven, i tillegg til anskaffelsesloven.

- a) språklige justeringer
- b) å fjerne bestemmelsen om EØS-terskelverdi og presisere overgangsbestemmelse og ikrafttredelse av miljøkrav
- c) å fjerne dispensasjonssøknader. I stedet innføre en enkel rapporteringsplikt ved unntak fra forskriften
- d) å gi lett tilgjengelig veiledning til forskriften i forbindelse med utfylling av skjema om unntak fra forskriften.

Den foreslåtte rapporteringsplikten (c), vil bare gjelde ved bruk av unntakene, ikke der pliktsubjektet overholder forskriften. Rapporteringsplikten vil være lite arbeidskrevende for de offentlige virksomhetene, men vil gi DFØ verdifull styringsinformasjon, som var en av anbefalingene i Riksrevisjonens undersøkelse av grønne anskaffelser i Norge. Tidsbruk for å melde inn unntak anslås til å være under 10 minutter. Gjennom denne rapporteringen vil de også få veiledning i hvordan de skal tolke unntaksbestemmelsene.

At virksomhetene må melde fra når de fraviker miljøkravene i forskriften vil gi myndighetene mer informasjon om barrierer for kjøp av nullutslippskjøretøy.

Det er fortsatt en utfordring at mange av pliktsubjektene ikke er klar over forskriften. En forutsetning for at forskriften skal virke etter hensikten er at den er kjent blant de som kjøper inn kjøretøy i eller for offentlige virksomheter. Vi foreslår derfor at DFØ forvalter skjema om rapporteringsplikt ved fravikelse av miljøkrav og gir veiledning knyttet til utfylling av skjema gjennom DFØs nettsider og spørretelefon.

Arbeidsgruppen mener det bør gjøres endringer i forskriften så den blir mer forståelig for de som er omfattet av forskriften. Forskriften er et viktig virkemiddel for å sikre at offentlige oppdragsgivere stiller miljøkrav i anskaffelser av kjøretøy. For å kunne følge utviklingen i anskaffelser av nullutslippskjøretøy foreslås innført et enkelt system for rapportering når kravene fravikes.

Det er viktig å merke seg at miljøkravene i forskriften ikke er absolutte krav om at alle kjøretøy som anskaffes skal ha nullutslippsløsninger. Forskriften har unntaksmuligheter og oppdragsgiver må også ha markedsdialog i forkant av konkurransen – altså undersøke om et tilstrekkelig antall leverandører kan gi tilbud dersom dette stilles som krav i anskaffelsesdokumentene, og slik ivareta det grunnleggende prinsippet om konkurranse. Dersom markedsundersøkelsen viser at det er tilstrekkelig konkurranse, er det videre en forutsetning at oppdragsgiver stiller krav om nullutslipp i anskaffelsesdokumentene.

For å kunne gi nye krav til tunge varebiler mener arbeidsgruppen at forskriften må bli tydeligere og enklere når det gjelder hvordan unntak fra nullutslippskravet skal håndteres. Dette betyr at en forutsetning for innføring av nullutslippskrav til tunge varebiler, er at også rapporteringsløsningen for unntak vedtas og at dispensasjonsordningen utgår.

## 2. Bakgrunn

### Om forskriften

Forskrift om energi – og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport trådte i kraft 1. januar 2018. Forskriften ble innført for å oppfylle Norges forpliktelser etter Clean vehicles directive<sup>2</sup> og ble hjemlet i anskaffelsesloven § 16 og yrkestransportloven § 11 a.

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen sendte 13. august 2021 et forslag om revidert forskrift på høring<sup>3</sup>. Det ble foreslått å innføre nullutslippskrav ved offentlige anskaffelser personbiler og lette varebiler fra 1. januar 2022 og bybusser fra 1. januar 2025. Ny forskrift med nullutslippskrav for personbiler trådte i kraft 1. januar 2022 og for lette varebiler fra 1. januar 2023.

Samferdselsdepartementet sendte 15. februar 2022 en bestilling til Statens vegvesen om å lage et høringsnotat med sikte på å innføre nullutslippskrav også for tunge varebiler. I høringsrunden ble det stilt spørsmål ved forskjellsbehandlingen av lette og tunge varebiler i forslaget til ny forskrift. Det ble blant annet vist til at tunge varebiler har like høy eller høyere elbilandel i nybilsalget som lette varebiler.

I bestillingen av utkast til høringsnotat ble det også åpnet for at Statens vegvesen, sammen med Miljødirektoratet og DFØ kunne foreslå andre endringer i forskriften, blant annet knyttet til tydeliggjøring.

### Klimapolitiske målsetninger

Norge har inngått avtale med EU om å samarbeide for å oppfylle målet om utslippsreduksjoner under Parisavtalen. Samarbeidet med EU innebærer blant annet en nasjonal utslippsforpliktelse for ikke-kvotepliktige utslipp under innsatsfordelingsforordningen. EU har nylig vedtatt et strammere mål for 2030 som innebærer at enkeltlandenes forpliktelser må økes. Norge vil trolig derfor også måtte øke sin forpliktelse om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 50 prosent sammenlignet med 2005.<sup>4</sup>

Offentlig sektor må bidra til å nå disse målene. Transport er et av de områdene der offentlige innkjøp er særlig egnet som virkemiddel for å nå Norges klimamål. Offentlige anskaffelser kan bidra til målene både ved kjøp av kjøretøy eller transporttjenester, men også indirekte gjennom at el-kjøretøy synliggjøres som realistisk alternativ og ved å legge til rette for etablering av ladeinfrastruktur.

---

<sup>2</sup> Directive 2009/33/EF [Offentlige innkjøp av miljøvennlige kjøretøy: clean vehicles – regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

<sup>3</sup> [Nullutslippskrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport | Statens vegvesen](#)

<sup>4</sup> [Prop. 1 S \(2021–2022\) – regjeringen.no](#)

## Forholdet til anskaffelsesloven § 5

Offentlige oppdragsgivere har allerede etter anskaffelsesloven § 5 en plikt til at de «skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant». Det skal blant annet tas hensyn til livssyklus kostnader, altså kostnader i hele varens eller tjenestens levetid fra anskaffelse av råvarer, forvaltning, drift og vedlikehold til avhending, ikke bare anskaffelsesprisen.

Kravene til oppdragsgivers samlede anskaffelsespraksis skal reflekteres i de enkelte anskaffelsene som oppdragsgiver gjennomfører, men det er ikke et krav om at alle anskaffelser har miljøkrav. Det fremgår også av forarbeidene<sup>5</sup> at plikten skal underlegges en grad av rettslig kontroll.

Forskrifter med obligatoriske miljøkrav i anskaffelser vil utgjøre en operasjonalisering og konkretisering av plikten som allerede ligger i anskaffelsesloven § 5. Mens ordlyden i lovens § 5 er ganske vid, viser nåværende forskrift om kjøretøy og de foreslåtte endringene en tydelig at nullutslippsløsninger er målet for disse kjøretøygruppene<sup>6,7</sup>

## Handlingsplanen for grønne og innovative anskaffelser

DFØ la fram handlingsplanen for økt andel grønne og innovative anskaffelser 9. september 2021, som varslet i Stortingsmeldingen om smartere innkjøp (Meld. St. 22 (2018–19)).

Handlingsplanen har som mål å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon. Handlingsplanen fremhever at offentlige oppdragsgivere i sine anskaffelser bl.a. skal søke å fremme null- og lavutslippsløsninger og sirkulær økonomi.

I handlingsplanen vises det til Klimaplan for 2021–2030 (Meld. St. 13 (2021–2022)) og føringer for transportsektoren som er relevante for utformingen av offentlige anskaffelser på transportområdet, herunder:

- bruke offentlige anskaffelser for å bidra til at null- og lavutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk i transportsektoren.
- legge måltallene for nullutslippskjøretøy fra NTP 2022–2033 til grunn for utforming av virkemidlene, dette innebærer blant annet
  - å fortsette å bruke offentlige innkjøp for å bidra til at nullutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk. Dette virkemiddelet er særlig relevant for mål for bybusser og varetransport i byene.

---

<sup>5</sup> Prop. 51 L (2015–2016) s. 51

<https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/konkurransopolitikk/offentlige-anskaffelser-/andre-kolonne/samfunnsansvar/id2518748/>

<sup>6</sup>

For en nærmere beskrivelse av anskaffelsesloven § 5 og obligatoriske miljøkrav, se utredning om ferger og hurtigbåter

- å ta sikte på å innføre krav som sikrer nullutslipp i nye bybussinnkjøp fra 2025. Hvordan kravet også kan gjelde biogass skal utredes.
- ta sikte på å innføre krav som sikrer nullutslipp i offentlige kjøp av personbiler og mindre varebiler fra 2022
- utrede krav til nullutslipp i offentlige kjøp av større varebiler, langdistansebusser og lastebiler

## Nasjonal transportplan (NTP)

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033<sup>8</sup> er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren, som er «et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

For å oppnå dette vil man blant annet forskriftsfeste krav til nullutslippsteknologi i offentlige anskaffelser og utslippsstandarder.

I NTP for perioden 2022–2033 ble måltallene fra forrige NTP videreført. Måltallene er som følger:

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Innen 2030 skal nye tunge varebiler, 75 % av nye langdistansebusser og 50 % av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være tilnærmet nullutslipp

Måltallene i NTP for tunge varebiler er at 100 % av nye tunge varebiler i 2030 skal være nullutslipp. Å innføre krav til nullutslipp i offentlige avskaffelser fra 2023, vil bidra til en omstilling til nullutslipp i kjøretøyparken og dermed være ett av flere viktige virkemiddel for å innfri salgsmålet for tunge varebiler i 2030.

## Generelt om offentlige anskaffelser

Lov om offentlige anskaffelser med forskrifter regulerer prosessen når offentlige oppdragsgivere<sup>9</sup> skal anskaffe varer, tjenester, bygg og anlegg. Hva virksomheten skal kjøpe eller hvilke krav som skal stilles eller kriterier som skal benyttes er ikke regulert i anskaffelsesregelverket. Virksomheten må undersøke og konkretisere det behov som skal dekkes ved anskaffelsen, samt interne og politiske føringer. Når det offentlige inngår kontrakter skal de opptre i samsvar med de fem grunnleggende prinsippene: konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet, jf. lov om offentlige anskaffelser § 4.

---

[Meld. St. 20 \(2020–2021\) – regjeringen.no](#)

<sup>9</sup> Begrepet oppdragsgiver omfatter hele den offentlige virksomheten som gjør innkjøp.

Oppdragsgiver må i forkant av anskaffelsen gjøre undersøkelser både i egen virksomhet for å konkretisere behovet og hva som skal være mål for anskaffelsen, og undersøke i markedet hva potensielle leverandører kan levere. I markedsdialogen undersøker man både hva leverandørene kan tilby for å dekke selve transportbehovet, og eventuelle løsninger som ivaretar hensynet til miljø, klima, inklusive livssyklus kostnader, og menneskerettigheter.

Oppdragsgiver utformer så anskaffelsesdokumentene hvor de beskriver sine behov og stiller krav (ytelses-/funksjonskrav, inkludert miljøegenskaper), hvorpå tilbyder beskriver sin løsning og dokumenterer oppfyllelse av kravene.

Det er viktig at oppdragsgiver legger til rette for konkurranse slik at flere leverandører vil inngi tilbud.

Tildelingskriteriene skal være egnet til å vurdere og sammenligne tilbudene.



Figur 1: Krav, spesifikasjoner, kriterier og vilkår i anskaffelsesprosessen. Kilde: DFØ

En oppdragsgiver som ønsker kjøretøy med nullutslippsløsning kan stille krav i kravspesifikasjon, benytte tildelingskriterium for å premiere tilbud med slike kjøretøy eller bruke kontraktsvilkår for å sikre at leverandør tilbyr dette i løpet av kontraktsperioden. Dette gjelder både når det offentlige kjøper, leier eller leaser kjøretøy og når det offentlige kjøper en tjeneste og at tjenesteyter, for eksempel der en operatør av en strekning eier kjøretøyene.

Dersom markedet er modent, altså at et tilstrekkelig antall leverandører kan levere kjøretøy med nullutslippsløsning, bør oppdragsgiver bruke krav for å sikre seg at de får nullutslippskjøretøy, eventuelt kombinert med et tildelingskriterium for å få enda mer optimal oppfyllelse. Dette kan gjøres for eksempel gjøres ved å stille nullutslipp som krav og rekkevidde som tildelingskriterium.

Ved å stille krav, i et marked hvor mange kan levere, vil man være sikret nullutslippsløsning. Nullutslippsforskriften kjøretøy forutsetter også at oppdragsgiver skal bruke krav der det er mulig.

I tillegg til lavere utslipp vil nullutslippskjøretøy kunne ha lavere total kostnad i levetiden. Det å legge vekt på livsløpskostnader (TCO) som tildelingskriterium ved å premiere kjøretøy med



lavt drivstofforbruk pr kjørte km (eventuelt «med lave drifts- og vedlikeholdsutgifter»), vil totalt sett kunne gi lavere årlig totalkostnad. Det er en fordel å ta valget om at man ønsker nullutslippskjøretøy tidlig og at man bruker krav (forutsatt at markedet er modent). For øvrig kan man benytte et tildelingskriterium hvor leverandøren blir premiert i forhold til hvor lave livsløpskostnader (TCO) kjøretøyene har.

### **Behov for bedre data om offentlige anskaffelser av kjøretøy**

Det offentlige er en stor forbruker, investor og markedsaktør. Offentlig sektor som kunde skal bidra til å ta i bruk og utvikle nye miljø- og klimavennlige teknologier, produkter og løsninger. Dette anses å være en viktig del av politikken for det grønne skiftet og for at Norge skal nå våre mål på klima- og miljøområdet<sup>10</sup>.

Statistikk og styringsinformasjon om offentlige anskaffelser er viktig blant annet som grunnlag for den overordnede politikktutforming, for å måle om overordnede politiske mål blir nådd, og for å styre innkjøpsfunksjonen i den enkelte virksomhet.

For å kunne måle effekt av forskriftens miljøkrav, og eventuelt sette inn tiltak for å øke effekten, er det behov for gode måleverktøy. I mange tilfeller skjer konkrete valg av kjøretøytype og drivstoff ved bestilling og ikke ved inngåelse av rammeavtale eller utlysning av dynamisk innkjøpsordning. Både de fleste rammeavtaler og dynamiske innkjøpsordninger åpner som oftest for flere alternative typer kjøretøy. Det er derfor behov for informasjon om hvem som bestiller hva og hvorfor de eventuelt ikke bestiller nullutslippskjøretøy (benytter unntaksbestemmelsene).

DFØs eksisterende verktøy med oversikt over hvilke registreringsnummer de offentlige virksomhetene disponerer vil gi oss slik informasjon i ettertid. Da er det for sent å påvirke beslutningen.

For å kunne være en pådriver for grønne anskaffelser er det viktig at DFØ kan påvirke bestillerne og beslutningstakerne i forkant av bestilling av kjøretøy. Den foreslåtte rapporteringsplikten vil også gjøre det lettere å følge opp og sette inn informasjonstiltak overfor virksomheter som bestiller fossile kjøretøy uten å melde fra om unntak.

Informasjon fra den foreslåtte rapporteringen vil også gi oss bedre oversikt over markedet og hvorfor det ikke er mulig med nullutslippskjøretøy i visse tilfeller. Denne informasjonen kan DFØ sammenligne med analyser av konkurransegrunnlag og det eksisterende verktøyet basert på informasjon fra kjøretøyregisteret.

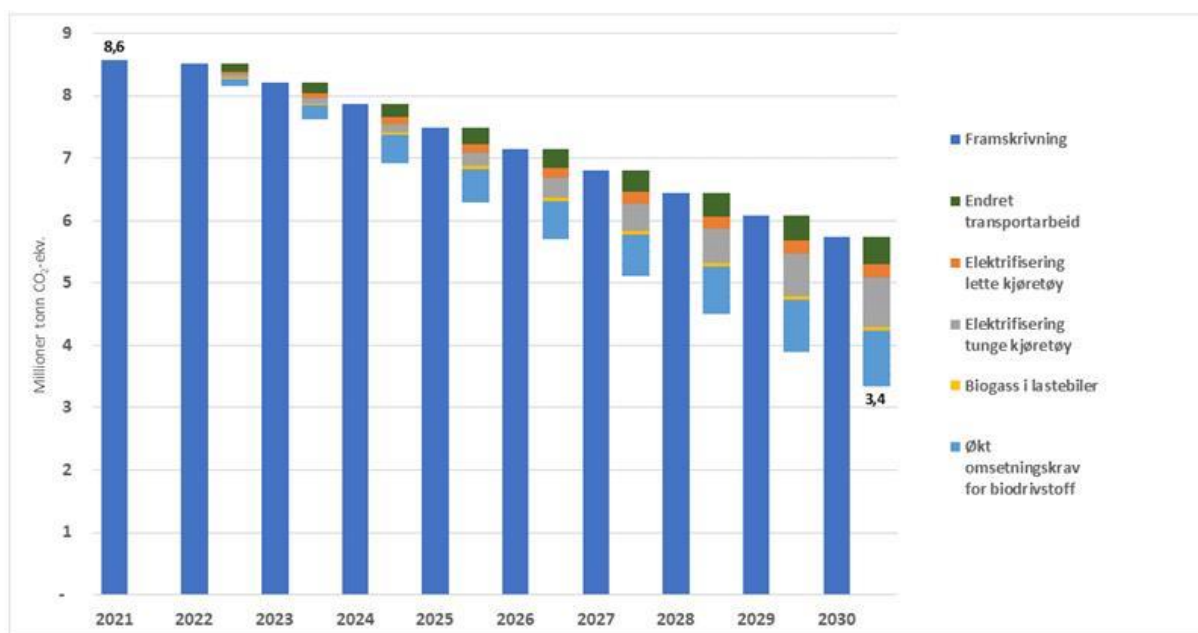
Slik styringsinformasjon er viktig dersom vi skal nå mål om grønne anskaffelser.

---

<sup>10</sup> Prop. 51 L (2015–2016) s. 51, [Meld. St. 22 \(2018–2019\) – regjeringen.no](#), [Handlingsplan\\_2021\\_grønne\\_og\\_innovative\\_anskaffelser](#)

## Utslipp fra veitrafikken

Utslippene av klimagasser fra veitrafikken utgjør 17 % av de totale utslippene av klimagasser i Norge. Tunge kjøretøy (lastebiler og busser) og varebiler står for omtrent halvparten av utslippene fra veitrafikken. Elektrifisering av kjøretøyparken er et av de viktigste tiltakene for å redusere utslippene fra veitrafikken. Figur 2 viser effekten av ulike klimatiltak for veitransporten. De blå søylene er utslippet i framskrivningen (NB22), mens de andre søylene viser mulige årlige utslippsreduksjoner for ulike tiltak. Elektrifisering av tunge kjøretøy (busser og lastebiler) og tunge varebiler er, sammen med omsetningskravet for biodrivstoff, det tiltaket som har størst potensiale for utslippsreduksjoner i veitrafikken.



Figur 2: Utslppsframskrivning for veitransport (NB22) og effekten av ulike klimatiltak. Kilde: Miljødirektoratet.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> [Oppdatert klimaanalyse - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

### 3. Forslag om å innføre nullutslippskrav for tunge varebiler

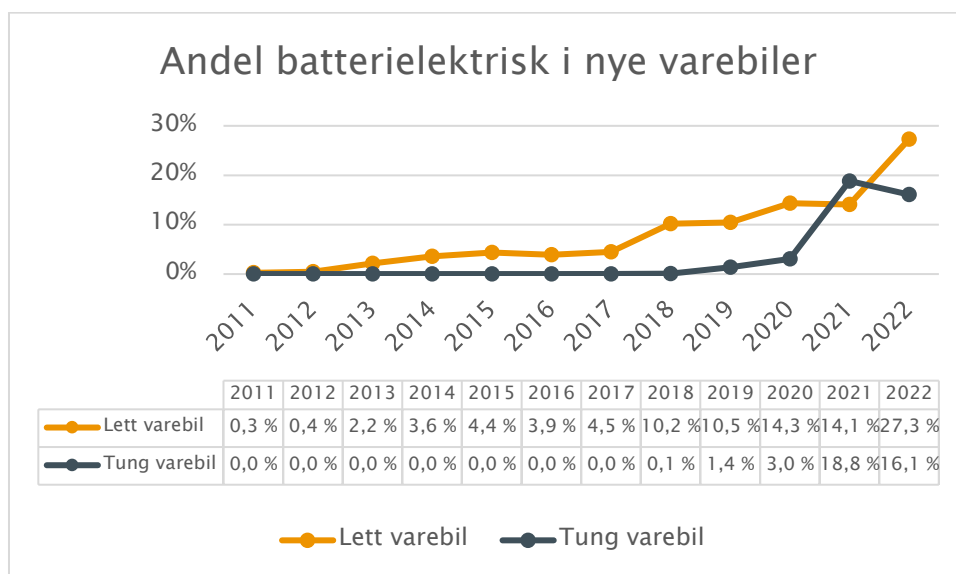
#### Hva er en tung varebil?

Tunge varebiler er definert som kjøretøy i kjøretøyklasse N1-III. Dette er varebiler med en referansevekt over 1760 kg, noe som tilsvarer en egenvekt på over 1785 kg, men under 3,5 tonn tillatt totalvekt. I 2021 var 64 % av alle varebiler i nybilsalget og omtrent halvparten av alle varebiler i den samlede varebilparken, tunge varebiler.

#### Nullutslipp for tunge varebiler

Arbeidsgruppen anbefaler at det innføres nullutslippskrav også for tunge varebiler. Målet i NTP er at 100 % av nye tunge varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2030. Ved forrige høring av forskriften i 2021 var det flere høringsinstanser som påpekte at det ble solgt flere tunge nullutslippsvarebiler enn lette, og at markedsandelen for nullutslippsvarebiler også var høyere for tunge varebiler. Høringsinstansene påpekte at det var like naturlig å stille krav til de tunge som de lette varebilene.

Grafen nedenfor viser andel batterielektriske varebiler av alle registrerte varebiler per år. Den viser at det ble registrert relativt få tunge batterielektriske varebiler frem til 2020, da det ble kun registrert 3 %. I 2021 var 18,8 % av de tunge varebilene batterielektriske. En rask økning, som har gått litt tilbake så langt i 2022 (16,1 % per 30.mai 2022).



Figur 3: Andel nullutslipp i salg av nye varebiler. Kilde: Kjøretøyregisteret i Statens vegvesen

I de første fire månedene i 2022 har kommunalt sektor kjøpt inn 42 elektriske tunge varebiler (av 96 totalt), mens statlig sektor har kjøpt inn 8 elektriske (av 51 totalt). Gjennom

et krav til nullutslipp vil offentlig sektor kunne øke andelen og hjelpe til med å trekke opp markedet for varebiler, slik at det også blir enklere for private aktører å følge etter. Vi mener derfor at et krav til nullutslipp, vil kunne virke positivt for utviklingen av hele varebilmarkedet i Norge. Gitt utviklingen i markedet og adgangen til unntak, vurderer arbeidsgruppen at det er mulig å sette krav til nullutslipp også for tunge varebiler.

## Modellutvalg

I dag finnes det en rekke batterielektriske modeller i markedet for tunge varebiler. Bilene har en batterikapasitet på rundt 40–100 kWh og rekkevidde opp til rundt 350 km. Tunge varebiler egner seg godt til varelevering. Til denne bruken kommer det stadig nye modeller med rekkevidde over 300 km. Ett eksempel er Posten som på våren 2022 fikk levert nesten 200 nye elvarebiler.<sup>12</sup>

Offentlige virksomheters bruk av tunge varebiler varierer. Det vil både være bruk som vi ser i markedet for øvrig, og bruk som er atypisk. Det er vanskelig å kartlegge alle bruksområder, og det er derfor mulig at enkelte bruksområder ikke dekkes like godt av de batterielektriske varebilene på markedet.



Egenskapene til elektriske varebiler følger utviklingen vi har sett innenfor personbiler: Rekkevidden er økende, og stadig lengre avstander kan kjøres av batterielektriske kjøretøy uten å lade underveis. Med stadig bedre utbygd hurtigladeinfrastruktur er det også mulig å lade ved kortere stopp eller i lunsj-pausen, noe som bidrar til at kjøretøyene kan brukes over lengre strekninger. Flere av varebilmodellene har ulike batteristørrelser, slik at innkjøper kan velge den batterikapasiteten som er best tilpasset behovet. Mange av varebilmodellene har hengerfeste, selv om noen av disse fortsatt har noe redusert hengervekt. Noen av markedets mest populære varebilmodeller finnes nå med batterielektrisk fremdrift.



<sup>12</sup> [Opel Combo-e: Slik erstatter de 177 dieselbiler \(tv2.no\)](https://www.tvg2.no)

Varebiler med firehjulstrekk finnes foreløpig ikke, men dette forventes å bli introdusert, innen få år.

Den nye elektriske minibussen ID Buzz, lanseres som varebil-modell i ID Buzz Cargo i 2022. Buzz Cargo lanseres først med tohjulstrekk og batteripakke på ca. 70 kWh, men en større batteripakke kommer senere og den antas også bli lansert med firhjulstrekk.<sup>13</sup> Dette er kun en av flere modeller som lanseres på markedet, men en av de lanseringene som har fått mest oppmerksomhet.



Den siste tiden har også flere batterielektriske modeller blitt introdusert i segmentet pickups. Produksjonen av slike pickups er i tidlig fase, men serieproduksjon ventes i løpet av 2022/2023. Her kan Rivian R1T, Tesla Cybertruck og Ford F-150 bli populære kjøretøy innenfor segmentet. Maxus, som leverer flere elvarebiler i det norske markedet, har annonsert en elektrisk pick-up som man mener blir Norges første;<sup>14</sup> Foreløpig er ingen dato satt for lansering.



Flere bilmodeller har utfordringer med levering, både som følge av mangel på komponenter og som følge av krigen i Ukraina. Flere produsenter har avsluttet sin forretningsvirksomhet i Russland. I tillegg er produksjonskapasiteten til underleverandører i Ukraina redusert eller nedstengt og enkelte leveranser fra Kina har blitt sterkt forsinket, som følge av nye nedstenginger i forbindelse med Covid-19. Dette gjør at det er lang bestillingstid for enkelte modeller, men det gjelder også for kjøretøy med forbrenningsmotor.

---

<sup>13</sup> [Vi har sett litt på VW ID.Buzz og ID.Buzz Cargo \(mars 2022\) - Nybiltester](#)

## Tunge varebiler anskaffet i offentlig og privat sektor

Pr. 1. mai 2022 besto bilparken av tunge varebiler (N1–III) eiet av organisasjoner og fordelt på drivstoff og eier/leaser av følgende antall kjøretøy<sup>15</sup>:

### Tunge varebiler eiet av organisasjoner fordelt på drivstoff (pr. 1.5.22)

| Sektor                  | Bensin       | Diesel         | Elektrisk    | Gass      | Parafin  | Totalt         |
|-------------------------|--------------|----------------|--------------|-----------|----------|----------------|
| Privat næringsliv       | 2 200        | 133 891        | 4 931        | 14        | 1        | 141 037        |
| Offentlige virksomheter | 45           | 1760           | 394          | 4         | 0        | 368            |
| <b>Totalt</b>           | <b>2 245</b> | <b>142 211</b> | <b>5 325</b> | <b>18</b> | <b>1</b> | <b>149 800</b> |

Tabell 1: Bestand av tunge varebiler som eies av organisasjoner. Privateide tunge varebiler kommer i tillegg.

I de 12 månedene fra 1.5.2021 til 30.04.2022 ble følgende antall tunge varebiler nyregistrert med virksomheter som eiere:

### Nye tunge varebiler registrert av organisasjoner fordelt på drivstoff (pr. 1.5.22)

| Sektor                  | Bensin     | Diesel        | Elektrisk    | Gass     | Totalt        |
|-------------------------|------------|---------------|--------------|----------|---------------|
| Privat næringsliv       | 349        | 13 680        | 2 882        | 3        | 16 914        |
| Offentlige virksomheter | 1          | 542           | 215          | 0        | 47            |
| <b>Totalt</b>           | <b>350</b> | <b>14 222</b> | <b>3 097</b> | <b>3</b> | <b>17 672</b> |

Tabell 2: Nyregistrerte tunge varebiler kjøpt av organisasjoner fordelt på drivstoff fra mai 2021 til mai 2022. Privateide tunge varebiler kommer i tillegg.

Fra tabellen ovenfor, ser vi at i perioden 1.5.2021 til 30.4.2022 registrerte det offentlige 758 tunge varebiler. Dette var 4,3 % av de tunge varebilene. Av de elektriske varebilene kjøpte det offentlige 215 stk, noe som var 6,9 % av de totale antallet solgte elvarebiler (3097). Det offentlige kjøpte 28 % elvarebiler, 215 av et samlet kjøp av 757 tunge varebiler, mens privat næringslivet kjøpte 17 % elektriske tunge varebiler. Dette kan tyde på at offentlige virksomheter har en bruk som egner seg for denne type kjøretøy og/eller at de offentlige virksomhetene allerede har egne utslippskrav i sine innkjøp.

Nullutslippskjøretøy kan være dyrere å anskaffe enn diesel- eller bensindrevne kjøretøy. Den økte innkjøpskostnaden veies opp av betydelig lavere årlige driftskostnader. Elektriske kjøretøy har lavere energikostnad, er langt mer energieffektive, og har lavere vedlikeholdskostnader, parkeringsavgifter, ferjepriser og bompengesatser. I tillegg kan de som oftest kjøre i kollektivfelte.

<sup>15</sup> Kilde: DFØ med utgangspunkt i kjøretøyregisteret (Statens vegvesen)

## Enova-støtte

Enova er en statlig virksomhet som gjennom forvaltning av midler i Klima- og energifondet støtter senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon av klimaløsninger og gir støtte til ulike klimaprojekter. Støtte fra Enova er offentlig støtte (statsstøtte).

Enova støtter utvikling av energi- og klimateknologi, energieffektive løsninger, og energiltak som bidrar til økt forsyningssikkerhet. Enova kan dekke deler av merkostnaden ved å velge mer energi- og klimavennlige løsninger. For å få støtte fra Enova, må støtten være utløsende for gjennomføringen av prosjektet. Enova kan med andre ord ikke støtte tiltak som ville blitt gjennomført uten økonomisk støtte. Om støtten er utløsende vurderes for søker, og den som søker må være den som balansefører investeringene det søkes om støtte til.

Enova støtter for tiden virksomheter som går til innkjøp av nye, elektriske varebiler med tilhørende ladere. Kjøretøyet støttes med inntil 50.000 kr og laderen støttes med 5.000 kr. For å få støtte til lader må man ha kjøpt og fått levert en elvarebil med Enova-støtte. Kjøretøyet som støttes må være en helelektrisk varebil klasse 2 med tillatt totalvekt under 4250 kg. Støtten er knyttet til en eventuell merkostnad sammenlignet med en tilsvarende fossildrevet bil, og støttesatsene beregnes individuelt for hver bilmodell. Støttesatsene oppdateres hvert døgn. Det er bilforhandleren som søker om støtte på vegne av virksomheten, når bilen bestilles.<sup>16</sup> Enovas beløp til støtte ved kjøp av de enkelte varebilene har sunket over de siste årene, ettersom de batterielektriske modellene er blitt mer konkurransedyktige. I tillegg er støtteintensiteten redusert fra 40 til 30 %.

Enova kan ikke gi støtte til noe som uansett må gjennomføres som følge av krav fra EU-direktiv. Siden den foreslåtte forskriften går lengre enn kravene til nullutslipp i EUs Clean Vehicle Directive, er det ikke til hinder for at Enova fortsatt kan gi støtte.

For mer informasjon om potensiale for utslippsreduksjoner og kostnader knyttet til dette, se kapittel 6. Økonomiske og administrative konsekvenser.

---

<sup>16</sup> <https://www.enova.no/bedrift/landtransport/stotte-til-kjop-av-elektrisk-varebil>

## 4. Forenkling og tydeliggjøring av eksisterende forskrift

Den opprinnelige forskrift om energi- og miljøkrav for anskaffelser av kjøretøy til veitransport tredde i kraft 1. januar 2018. Denne forskriften hadde de første årene lite innvirkning på anskaffelsesatferd (jf. Rapport fra Oslo Economics 2020<sup>17</sup>). Hovedgrunnen tror vi er at forskriften var lite kjent, men også at forskriften fremstod som uklar og vanskelig å forstå.

En revidert forskrift med bl.a. krav om nullutslipp for personbiler trådte i kraft 1. januar 2022. Både DFØ, Statens vegvesen og andre aktører som bistår pliktsubjektene har mottatt flere henvendelser om hvordan denne forskriften skal forstås. Inntrykket er at de som kontakter oss i forkant har brukt mye tid på å finne ut hvordan forskriften skal forstås. Henvendelsene tyder på at de er usikre på om de er omfattet av forskriften og hvilke plikter de faktisk har. Spørsmålene knytter seg særlig til unntaksbestemmelsen, dispensasjonsbestemmelsen og terskelverdiene. Dette er svært uheldig og til hinder for å oppnå ønsket effekt av å ha en forskrift med obligatoriske miljøkrav og derfor foreslås det nå noen endringer.

### Terskelverdier

Arbeidsgruppen har mottatt mange spørsmål knyttet til bestemmelsen om terskelverdiene og hvordan de skal praktiseres.

Forskriften ble opprinnelig innført for å gjennomføre rene kjøretøydirektivet (Clean Vehicles Directive) 2009/33/EF. Direktivet gjelder for anskaffelser hvor oppdragsgiver er forpliktet til å følge prosedyrene som er fastsatt i anskaffelsesdirektivene<sup>18</sup>.

Arbeidsgruppen mener miljøkravene bør gjelde for alle anskaffelser av kjøretøy som omfattes av forskriften og at bestemmelsen om terskelverdier bør fjernes.

Bestemmelsen er forvirrende fordi begrepet terskelverdier, slik det er brukt i forskrift om offentlige anskaffelser, er knyttet til hvilken del av anskaffelsesforskriften som skal følges for den konkrete anskaffelsen. Hvis anskaffelsens verdi er over terskelverdier, gjelder andre prosessuelle regler i anskaffelsesforskriften (som skal følges for anskaffelsen), enn om anskaffelsens verdi er under terskelverdien. Veldig ofte kjøper det offentlige kjøretøy gjennom rammeavtaler<sup>19</sup> eller dynamisk innkjøpsordning (DPS)<sup>20</sup>. Det oppstår for mange behovshavere, som skal gjøre avrop på rammeavtale, usikkerhet om bestemmelsene om

---

<sup>17</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nye-utslippskrav-ved-offentlige-anskaffelser-av-kjoretoy-til-veitransport/id2692300/>

<sup>18</sup> Europaparlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU

<sup>19</sup> En rammeavtale er en avtale mellom en eller flere oppdragsgivere og en eller flere leverandører som har til formål å fastsette kontraktvilkårene for de kontraktene (avropene) som skal inngås i løpet av den perioden rammeavtalen varer.

<sup>20</sup> Dynamisk innkjøpsordning skiller seg fra rammeavtaler ved at nye leverandører kan søke om opptak og at det gjennomføres minikonkurranser i en helt elektronisk prosess. Egnet for hyllevarer og andre ytelser som ikke krever særlig tilpasning.



terskelverdiene også gjelder det aktuelle avropet på rammeavtalen eller om det gjelder inngåelse av avtalen som avropet skjer innenfor. Samme tvilen kan oppstå ved bruk av DPS.

Når offentlige oppdragsgivere inngår rammeavtaler om kjøp av kjøretøy eller bruker dynamisk innkjøpsordning, gjør de vurderingen av om anskaffelsens verdi er over eller under terskelverdien. Denne vurderingen gjøres ikke på nytt ved de senere avropene eller mini-konkurransene.

I praksis tas imidlertid valget om hvilken type kjøretøy de offentlige virksomhetene skal bestille, på et senere tidspunkt enn når rammeavtalen er inngått eller DPS'en er etablert.

For de som skal anskaffe kjøretøyet kan det være forvirrende at forskriften har en bestemmelse om terskelverdi. De som bestiller kjøretøy (gjør avrop eller benytter DPS) har sjelden et klart forhold til begrepet terskelverdi, da dette er et anskaffelsesfaglig begrep. De som trenger kjøretøyene trenger kun få beskjed om at det er en forskrift med obligatoriske miljøkrav, altså at de skal bestille nullutslippskjøretøy med mindre behovet deres ikke kan dekkes med et slikt kjøretøy. Hva som kan være grunnlag for å fravike miljøkravene i forskriften fremgår av de opplistede unntaksmulighetene. Om de fraviker miljøkravene skal de rapportere om dette.

Men det hender også, særlig i små kommuner, at kjøretøy kjøpes som enkeltkjøp (det vil si at kommunen kjøper et eller flere kjøretøy samlet og ikke som avrop på rammeavtale eller ved dynamisk innkjøpsordning). Arbeidsgruppen mener at disse innkjøpene også bør være omfattet av forskriften. Ved å fjerne terskelverdiene blir det klart at også mindre enkeltkjøp er omfattet av forskriften.

For drosjeløyvehavere vil disse i forslaget være unntatt fra virkeområde, hvorpå de ikke blir berørt av endringen om fjerning av terskelverdien.

## Tidspunkt

En annen problemstilling er knyttet til tidspunktet miljøkravene gjelder fra. En rammeavtale varer gjerne i fire år og dynamiske innkjøpsordninger (DPS)<sup>21</sup> kan i teorien være uendelige. De fleste avtaler åpner for valg av nullutslippskjøretøy og fossile kjøretøy ved avrop, men ikke alle. Dagens forskrift gjelder for anskaffelser som kunngjøres etter forskriftens ikrafttredelse. Dersom man senere skulle endre miljøkravene i forskriften vil endrede miljøkrav tre i kraft på samme måte.

De som foretar avrop på en rammeavtale, har ofte ikke et forhold til når konkurransen ble kunngjort.

Beslutningen om hvilken type kjøretøy virksomheten skal bestille tas på avropstidspunktet. Arbeidsgruppen mener plikten til å velge nullutslippskjøretøy bør tre i kraft fra tidspunktet avropet foretas, ikke fra tidspunktet en rammeavtale eller DPS ble kunngjort. DPS kan i

---

<sup>21</sup> <https://anskaffelser.no/avtaler-og-regelverk/dynamisk-innkjopsordning>

teorien være i evig tid og for å fange opp de konkrete bestillingene bør tidspunkt for ikrafttredelse endres.

I forskriftsforslaget har vi tatt inn en bestemmelse som knytter ikrafttredelse til når kjøretøyene er bestilt. Dette er ment å fange opp henholdsvis avropstidspunkt og tidspunkt for minikonkurranse i DPS, i tillegg til kunngjøringstidspunktet ved anskaffelser av enkeltkjøp, inngåelse av rammeavtale og opprettelse av DPS.

Dette bør gjøre forskriften enklere å forstå for de som trenger kjøretøyene.

Vi ber spesielt om høringsinnspill på om det er forståelig at forskriften også gjelder på eksisterende avtaler og eventuelle synspunkter på dette.

## Unntak fra miljøkravene

En tredje problemstilling er knyttet til tolkning og vurdering av unntaksbestemmelsene i dagens forskrift. Dagens forskrift åpner i § 5 for at oppdragsgiver kan gjøre unntak i tre tilfeller, uten krav til dokumentasjon. Dette gjelder følgende tilfeller:

- a) primærbehovet for anskaffelsen kan ikke dekkes ved kjøretøy som definert i første ledd,
- b) tilstrekkelig ladeinfrastruktur er ikke tilgjengelig, eller
- c) busser bruker biogass.

Dersom oppdragsgiver gjør unntak etter et av alternativene, har de likevel plikt til å sørge for at personbiler som anskaffes skal ha et CO<sub>2</sub>-utslipp lavere enn 85 g/km og varebiler et lavere CO<sub>2</sub>-utslipp enn 210 g/km.

Dersom de ikke kan overholde dette minimumskravet må de søke om dispensasjon etter § 6.

Statens vegvesen og DFØ får mange henvendelser om hvordan man skal tolke unntakene, særlig knyttet til når det er anledning til å gjøre unntak selv og når man må søke om dispensasjon. Det er uheldig at bestemmelsen gir så mye usikkerhet.

Det er særlig tolkning av § 5 a) som byr på utfordringer.

Et eksempel på at virksomheten ikke kan dekke sitt behov ved nullutslippskjøretøy, og derfor må kjøpe fossilt kjøretøy kan være behov for pickup og større varebiler. Her finnes ikke nullutslippskjøretøy på markedet, i hvert fall ikke foreløpig med tilstrekkelig rekkevidde.

Virksomhetene vil her kunne gjøre unntak etter bokstav a, men disse kjøretøyene bryter ofte med utslippskravet i siste ledd i § 5 og virksomheten må dermed søke om dispensasjon.

Med dagens forskrift er det ikke alltid lett for de som trenger bilene å skjønne hvorvidt de selv kan gjøre unntak eller om de må søke om dispensasjon. Direktoratene får også en del spørsmål til vurdering av eventuelle ekstra kostnader knyttet til nullutslippsløsninger og om dette gir grunnlag for unntak.

Det er også uklart for mange om og hvordan de skal dokumentere at de fraviker miljøkravene i § 3. Forskriften gir ikke i seg selv noen anvisning om hvordan beslutning om å gjøre unntak skal fattes, hva dokumentasjon om beslutningen skal inneholde eller hvor lett tilgjengelig slik informasjon skal være.

Usikkerheten nevnt ovenfor resulterer i flere dispensasjonssøknader enn nødvendig med tilknyttede forsinkelser og administrative kostnader – både hos oppdragsgiverne og hos Statens vegvesen. Det er også uklart hvem som skal søke om dispensasjon, om det er innkjøper/anskaffelsesenheten eller den som har behov for kjøretøyet.

Forskriften åpner for utøvelse av bredt skjønn hos innkjøpere. De besitter kunnskap om behovet og lokale forhold: vær, geografi og leverandør, så det er naturlig at de selv skal ta avgjørelsen om deres behov kan dekkes ved et nullutslippskjøretøy eller om de har behov for unntak.

Samtidig trenger sentrale myndigheter informasjon om det som faktisk skjer ut i feltet i forbindelse med behov for evt. nye tiltak, i hvilket omfang brukes unntaksbestemmelsene og hvorfor. I den første versjonen av forskriften ble slik styringsinformasjon innhentet gjennom et oppdrag til Oslo Economics, basert, bl.a. på ad hoc innrapportering fra innkjøpere og statistikk fra DFØ. Dette var en tidskrevende og dyr mekanisme som ikke kan anvendes ofte.

Det har vært en stor utfordring at den eksisterende forskriften åpner bredt for unntaksmekanismer uten å stille klare krav til tilgjengelig dokumentasjon. Det gjør oppfølging av forskriften utfordrende.

Det er også en utfordring at DFØ og Statens vegvesen ikke har informasjon om hvorfor virksomheter gjør unntak fra miljøkravene, og vi vet heller ikke om de aktivt gjør unntak eller om de ikke er klar over forskriften.

## Tydliggjøring av definisjon av bybuss

Vi har fått innspill om at definisjonen av begrepet "bybuss" i forskriften har vært uklar, og vi ser derfor behovet for å tydeliggjøre definisjonen av bybuss i forskriften. I tråd med gjeldende praksis i statlig forvaltning omfatter betegnelsen "Bybusser (M2+M3)" i forskriften alle busser som faller under teknisk underkode (TUK) A, 1, eller 2 (fremkommer også av kjøretøyregisteret). Underkodene tilsvarer bussklassene etter [kjøretøyforskriften § 8-4](#) som deler busser med mer enn 22 passasjerplasser inn i 3 klasser:

- Busser i klasse 1 er busser som har "mer enn 45 % av det totale passasjerantallet registrert for ståplasser".
- Busser i klasse 2 har opptil 45 % registrert for ståplasser.
- Busser i klasse 3 er busser som utelukkende har sitteplasser og er "innrettet til særlige formål, herunder turbilkjøring".

I kollektivtrafikken benyttes i hovedsak busser i klasse 1 og 2. Avgrensingen til kl. 1 og kl. 2 busser i forskriften er derfor hensiktsmessig, da dette i praksis vil omfatte de aller fleste rutegående busser, dvs. busser som kjører for kollektivtrafikken på oppdrag av det offentlige.

Det har imidlertid vist seg at betegnelsen "bybusser" kan misforstås av fagmiljøene utenfor den statlige forvaltningen. I kollektiv- og bussbransjen omtales busser i klasse 1 som *bybusser*, mens busser i klasse 2 ofte blir omtalt som *regionbusser*, *forstadsbusser* eller *langrutebusser*. Det kan derfor ikke utelukkes at fylkeskommunene og kollektivselskapene som vil bli berørt av forskriftskravet vil misforstå forskriftsteksten dithen at kravet om nullutslipp ikke gjelder deres busser i klasse 2, som utgjør en vesentlig del av bussflåten i norsk kollektivtrafikk. DFØ og Miljødirektoratet har i forbindelse med et nylig arbeid om elektrifisering av bussdrift<sup>22</sup> fått indikasjoner på at en slik misforståelse av forskriften kan foreligge blant kollektivaktørene. Vi anser det derfor som nødvendig å tydeliggjøre at betegnelsen "bybusser" i forskriften også omfatter busser i klasse 2. Dette oppnås gjennom en entydig definisjon av begrepet i forskriftsteksten: Bybusser er alle busser som har ståplasser (klasse 1, klasse 2 og minibusser med ståplass).

## Forslag til forenkling

Problemstillingene som er nevnt ovenfor foreslås møtt med følgende grep.

### Terskelverdier

Arbeidsgruppen foreslår å fjerne bestemmelsen om terskelverdier fra forskriften. Dette vil gjøre at det kommer tydelig frem at det er virksomheten som må begrunne ut fra sitt behov at de må fravike miljøkravene i forskriften. Som beskrevet over har det skapt mye usikkerhet om hvordan bestemmelsen om terskelverdier er å forstå og hva terskelverdier er.

Arbeidsgruppen mener det er kun selve behovet og hvorvidt behovet kan dekkes av nullutslippskjøretøy på markedet, som er avgjørende for om virksomheten må følge forskriftens krav eller om de kan gjøre unntak. Det er derfor nødvendig at det begrunnes hvorfor de ikke har mulighet til å følge miljøkravene i forskriften.

Slik bestemmelsen om terskelverdier fremstår i dag vil mindre anskaffelser falle helt utenfor forskriften. Det er behovet oppdragsgiver har som må være avgjørende for om man skal ha mulighet til å fravike miljøkravene i forskriften.

Samtidig foreslår arbeidsgruppen å innføre et unntak for brukte biler slik at virksomheter med trange budsjetter ikke får vanskeligheter og den sirkulære økonomi stimuleres.

---

<sup>22</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/arrangementer/2022/september/arbeidsverksted-elektrifisering-av-bussdrift/>

Underleverandører som er taxi foreslås unntatt fra forskriften. Dette er omtalt under «merknader til § 2» i kapittel 5.

### **Tidspunkt for ikrafttredelse**

Arbeidsgruppen foreslår at tidspunktet for ikrafttredelse av de ulike miljøkravene klargjøres til også å gjelde ved avrop/bestilling. For enkeltkjøp (det vil si oppdragsgiver kjøper et eller flere kjøretøy samlet og ikke som avrop på eksisterende rammeavtale eller ved dynamisk innkjøpsordning) vil tidspunktet for ikrafttredelse fortsatt være kunngjøring av konkurranse. I bestemmelsen om virkeområde i forslaget til ny forskrift er det presisert at forskriften gjelder kontrakter for alle anskaffelser av kjøretøy til veitransport. Dette omfatter kjøp og leasing av kjøretøy både når kontrakten inngås eller fornyes, og ved senere avrop på eksisterende kontrakt.

Det kan tenkes situasjoner hvor en offentlig virksomhet har inngått en rammeavtale hvor de har forpliktet seg til å kjøpe hele sitt kjøretøysbehov fra leverandøren de har rammeavtale med. I forslaget til forskrift vil disse virksomhetene være forpliktet til å ikke å fornye en slik avtale.

Dette er trolig lite praktisk da de fleste rammeavtaler i dag enten har mulighet til både å gjøre avrop på både nullutslippskjøretøy og tradisjonelle kjøretøy.

Vi ber om høringsinstansenes innspill på om tidspunkt for ikrafttredelse og tidspunkt for når rapporteringsplikten inntreffer, er tydelig beskrevet i forslaget.

### **Rapportering av unntak fra miljøkrav**

Det er innkjøpsmiljøene og fagmiljøene som gjør avrop på rammeavtalene, og som avgjør om unntaksbestemmelsene skal benyttes. DFØ vil legge ut veiledning om rapportering på anskaffelser.no og det vil også gis veiledning i skjemaet de offentlige virksomhetene som fraviker miljøkravene skal fylle ut for å rapportere om unntaket.

Det er viktig å få frem at det er de offentlige virksomhetene selv som tar avgjørelsen om at de er nødt til å fravike miljøkravene, de må ikke søke på forhånd eller få en godkjenning for at de kan gjøre vurderingen av om de kan bestille nullutslippskjøretøy eller ikke.

For DFØ og Statens vegvesen er det viktig å få oversikt over at en offentlig virksomhet har fraveket miljøkravene og hvorfor det er gjort unntak. At unntak meldes inn vil også gi en bekreftelse på at virksomhetene er klar over forskriften. Informasjonen skal brukes til å kunne følge utviklingen og at DFØ kan tilpasse veiledning og verktøy til brukernes behov.

Veiledningsteksten om unntakene kan oppdateres etter hvert som nye spørsmålsstillinger oppstår, slik at behovet for å kontakte Statens vegvesen eller DFØ reduseres. At forskriften blir tydeligere vil også gjøre det enklere for Vegvesenet og DFØ å gi svar på spørsmålene som måtte komme.

Ved at vi innfører et enkelt nettbasert opplegg for innrapportering fra de virksomhetene som fraviker miljøkravene vil fjerne uklarhetene rundt hvordan virksomhetene skal dokumentere at de har gjort unntak.

Dette vil redusere usikkerhet hos innkjøpere og innebære en forenkling. I tillegg kan det også gjøre at alminnelig kontraktsoppfølging blir enklere ved at virksomhetene selv får bedre oversikt over hvilke kjøretøy de kjøper.

Rapporteringsplikten foreslås kun for personbiler og varebiler, ikke buss. For buss vil vi utrede nærmere om det bør innføres en rapporteringsplikt eller om dette best lar seg følge opp på annet vis. Kravet til nullutslipp for bybuss gjelder ikke før i 2025, og allerede første halvår i 2022 var nullutslippsandelen høy.

## Fjerning av søknader om dispensasjon

Forskriften vil også bli enklere ved at bestemmelsen om dispensasjon fra miljøkravene foreslås tatt ut. Dette tar også bort de registrerte misforståelsene om hvordan oppdragsgivere skal forholde seg til den aktuelle bestemmelsen.

Alle situasjoner hvor man ikke skal anskaffe nullutslippskjøretøy vil være ivaretatt i de konkrete unntaksbestemmelsene, unntatt kostnadssiden. Dette er bevisst, da kostnader ikke skal være grunn til å gjøre unntak fra å anskaffe nullutslipp.

Forslaget om at virksomhetene selv avgjør om de skal benytte unntaksbestemmelsen vil være en stor forenkling, også med innføring av rapporteringsplikt.

## 5. Merknader til bestemmelsene

### Navn på forskrift

Arbeidsgruppen foreslår at forskriften får kortnavnet «nullutslippsforskrift kjøretøy». Dette er fordi forskriften har hatt et navn som har vært vanskelig å huske. Navnet på forskriften blir da:

Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport (nullutslippsforskrift kjøretøy). Andre forslag arbeidsgruppen har diskutert er «miljøforskrift anskaffelser kjøretøy» og «anskaffelsesforskrift kjøretøy».

### § 1 Formål

Arbeidsgruppen foreslår en mer ambisiøs formålsbestemmelse i tråd med regjeringens Klimaplan for 2021–2030. I klimameldingen varslers regjeringen at de tar sikte på å sikre nullutslipp ved offentlig innkjøp av personbiler og mindre varebiler fra 2022 og nullutslipp

ved bybussinnkjøp fra 2025. Vi foreslår derfor at forskriftens formål er i tråd med dette heller enn at den skal «fremme markedet for renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport».

Arbeidsgruppen foreslår følgende formålsbestemmelse i § 1: Forskriftens formål er å sikre nullutslipp ved offentlige anskaffelser av kjøretøy til veitransport.

Arbeidsgruppen har også vurdert en ordlyd om å fremme målsetningen, fremfor å sikre nullutslipp. Til tross for forskriftens unntaksmuligheter mener imidlertid arbeidsgruppen at formålet bør være å sikre nullutslipp ved offentlige anskaffelser av kjøretøy til veitransport.

## § 2 Virkeområde

Virkeområde er i utgangspunktet uendret fra dagens forskrift, men arbeidsgruppen foreslår en tydeliggjøring av at anskaffelser gjelder både kjøp, avbetalingskjøp, leasing, leie med eller uten rett til kjøp, inngåelse og avrop på rammeavtale, kjøp via dynamisk innkjøpsordning og enkeltkjøp. I forskriftsforslaget er det tatt inn en setning om dette i første ledd. Vi ønsker tilbakemeldinger i høringen om dette innebærer en tydeliggjøring eller om det er tydelig nok at eksemplene er omfattet i og med at virkeområdet i dag er «kontrakter for alle anskaffelser».

Virkeområdet er endret fra oppdragsgivere som er omfattet av anskaffelsesforskriften og forsyningsforskriften til oppdragsgivere som er omfattet av lov om offentlige anskaffelser.

Arbeidsgruppen foreslår også å gjøre et eksplisitt unntak for løyvepliktig drosjetransport i ny bokstav f) andre ledd. Dette har sammenheng med at vi foreslår terskelverdiene fjernet og nullutslippskravene ville da ha rammet alle løyvehavere ved anskaffelse av hvert enkelt kjøretøy, forutsatt at de omfattes av bokstav b) første ledd. Løyvestyremaktene har i dag hjemmel i yrkestransportlova § 9 andre ledd til å regulere miljøutslipp for drosjer i hver enkelt kommune

*«Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring innanfor ein kommune skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp»*

Flere fylker har allerede benyttet mulighet til å lokalt kreve nullutslipp for løyvehavere, se blant annet lokal forskrift<sup>23</sup> for Nordland fylke. Arbeidsgruppen mener dette er en mer fornuftig regulering av utslipp for løyvehavere og vil unngå en dobbelregulering i en nasjonal forskrift.

---

<sup>23</sup> [Forskrift om miljøkrav til kjøretøy i løyvepliktig drosjetransport, Nordland – Lovdata](#)

### **§ 3 Miljøkrav**

I forskriftsforslaget brukes det entydige betegnelser på alle kategoriene, M, N (teknisk kode sammen med egenvekt) for å øke lesbarheten for brukerne å unngå misforståelser.

Lett varebil (N1I og N1 II, egenvekt på eller under 1785 kg)

Tung varebil (N1–III, egenvekt over 1785 kg): 0 g CO<sub>2</sub>/km

Forskriftsforslaget innfører nullutslippskrav for tunge varebiler. Markedet for nullutslipp for tunge varebiler er til stede for tunge varebiler med kortere rekkevidde og under utvikling for tunge varebiler med lengre rekkevidde. Dersom oppdragsgiver har eller kan ha behov for en tung varebil med lengre rekkevidde, bør de bruke markedsdialogen til å undersøke hvorvidt det er mulig å nå dette på kort eller lengre sikt. Om det ikke er mulig for leverandørene å tilby nullutslippskjøretøy når en flerårig rammeavtale skal inngås, kan man for eksempel ta inn kontraktvilkår om at dette skal tilbys når det blir mulig i løpet av kontraktperioden.

Arbeidsgruppen foreslår videre å fjerne minimumskravene for personbiler og varebiler på henholdsvis 85 g CO<sub>2</sub>/km og 210 g CO<sub>2</sub>/km. Erfaringene med forskriften så langt har vist at disse minimumskravene har vært vanskelig å oppfylle dersom man ikke finner et elektrisk kjøretøy som oppfyller behovet i anskaffelsen. Arbeidsgruppen foreslår derfor å erstatte disse minimumskravene med en bestemmelse som sier at kjøretøy som ikke oppfyller miljøkravene i § 3, likevel skal ha lavest mulig CO<sub>2</sub>-utslipp.

Dersom man gjør unntak, må man i begrunnelsen bekrefte at det kjøretøyet man har valgt har lavest mulig CO<sub>2</sub>-utslipp sammenlignet med andre tilsvarende kjøretøy på markedet.

Vi ber om innspill på om bestemmelsen om at «kjøretøy som ikke oppfyller miljøkravene i § 3, likevel skal ha lavest mulig CO<sub>2</sub>-utslipp» er tilstrekkelig klar og om det er mulig å følge opp om valg av alternativt kjøretøy enn nullutslipp vil være i brudd med forskriften. Kan det fungere og sammenligne med andre kjøretøy av samme type som er på markedet i samme periode?

Arbeidsgruppen ønsker å tydeliggjøre definisjonen av bybuss i forskriften og foreslår et nytt andre ledd som følger «Bybusser som beskrevet i første ledd nr. 4 er alle busser som har ståplasser (klasse 1, klasse 2 og minibusser med ståplass)»

### **§ 4 Unntak fra miljøkrav**

Unntakene fra dagens forskriftens foreslås videreført, og at de suppleres med to nye unntak. Direktoratene har mottatt en del spørsmål om unntak for kjøp av brukte biler. Vi foreslår derfor å innføre et unntak der hvor behovet skal dekkes av brukt kjøretøy.

Det foreslås også å innta et nytt unntak der virksomheten er bundet av en rammeavtale til å kjøpe kjøretøy som ikke oppfyller miljøkravene. Her må avtalen tolkes om man er forpliktet til å kjøpe noe under denne rammeavtalen. Om behovet er omfattet vil det ikke være anledning til å gjøre vesentlige endringer i avtalen uten å bryte anskaffelsesregelverket.



Dette vil trolig ikke være så praktisk, da de fleste rammeavtaler vil ha mulighet for kjøp av både nullutslippskjøretøy og andre kjøretøy, men det er viktig å ha et slikt unntak så de virksomhetene som er i denne situasjonen kan begrunne hvorfor det ikke er mulig å kjøpe nullutslippskjøretøy.

Utenom disse to nye unntakene vil unntakene i eksisterende forskrift videreføres.

Det er ikke tatt inn noen spesifikk unntaksbestemmelse for kostnader og det er heller ikke mulighet til å søke om dispensasjon i forslaget til endringer i forskriften. At det er høye kostnader forbundet med kjøp av utslippsfrie kjøretøy, kan altså ikke benyttes som begrunnelse for å gjøre unntak.

Kostnadsforskjellene mellom nullutslipp og tradisjonell teknologi er minimal for personbil om du regner med kostnader i levetiden, og synkende for varebiler. Det er altså ikke mulig å la være å kjøpe nullutslippskjøretøy med begrunnelse at det er dyrere, kun hvis behovet ikke kan dekkes gjennom anskaffelse av nullutslippskjøretøy eller tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig. Det er også et unntak for bruktkjøp. Dersom nullutslippskjøretøyet blir for kostbart, kan man kjøpe brukt. Et bruktkjøp vil ikke føre til at flere kjøretøy med forbrenningsmotor kommer inn i bilparken.

Arbeidsgruppen presiserer at det at det i nullutslippsforskriften kjøretøy en mulighet for unntak fra miljøkrav for brukte kjøretøy, ikke innebærer noe unntak fra anskaffelsesreglene for brukte kjøretøy. Oppdragsgiver må i alle anskaffelser vurdere å sørge for at anskaffelsen er i tråd med anskaffelsesregelverket.

## **§ 5 Rapporteringsplikt ved unntak fra miljøkrav**

Videre foreslår arbeidsgruppen rapporteringsplikt for offentlige oppdragsgivere, deres operatører og underleverandører som beskrevet i § 2. Rapporteringsplikten er foreslått ved bruk av unntak ved anskaffelse av person- og varebiler. Hvorvidt det også skal innføres rapporteringsplikt for øvrige kjøretøygrupper må vurderes konkret på et senere tidspunkt.

Rapporteringen skal avgis uten ugrunnet opphold etter at de har bestilt kjøretøyet(-ene). I praksis vil de fleste anskaffelser av person- og varebiler skje på rammeavtale eller dynamisk innkjøpsordning. Dersom en oppdragsgiver anskaffer kjøretøy ved enkeltkjøp vil man rapportere etter at avtale er inngått.

Rapporteringen vil foregå på et fastsatt skjema på DFØ sine sider (se vedlegg 3) og vil kun ta få minutter. I skjemaet vil det fremgå alternative begrunnelser for unntak tilsvarende de som er nevnt i § 4. Det vil også være en veileder tilgjengelig på siden som kan være til hjelp både for utfylling av skjema, men også ved spørsmål til forskriftens innhold.

## **§ 6 Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2023

## § 7 Overgangsbestemmelse

Forskriften gjelder for anskaffelser som kunngjøres etter forskriftens ikrafttredelse. Forskriften gjelder også for alle kjøretøy hvor det blir avrop på eksisterende rammeavtaler eller gjennomført konkurranser i dynamiske innkjøpsordninger etter forskriftens ikrafttredelse.

Vi ber om tilbakemelding i høringen om dette er tilstrekkelig klart.

## 6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Dette kapitlet om de økonomiske og administrative konsekvensene er delt i to. En del for innføring av nullutslippskrav til tunge varebiler og en del om forenkling av forskriften.

### Samfunnsøkonomisk tiltakskostnad og utslippsreduksjon ved nullutslippskrav til tunge varebiler

I Klimakur 2030 ble tiltakskostnaden for innfasing av tunge elektriske varebiler anslått til å ligge på under 500 kr/tonn. Tiltakskostnaden avhenger mye av innfasingstakten man legger til grunn og i Klimakur2030 er tiltaket modellert til å treffe NTP-salgsmålet, altså 100 % av nybilkjøp for tunge varebiler i 2030. Som følge av markedsmodning og reduksjon i batterikostnaden framover, er det forventet at kostnaden for alle typer batterielektriske kjøretøy er synkende i årene som kommer. Når det nå forslås at det offentlige går foran og kjøper nullutslippskjøretøy allerede fra 2023, vil tiltakskostnaden for dette være høyere.

Vi har tatt utgangspunkt i at det offentlige anskaffer omtrent 800 tunge varebiler i løpet av et år og har videre antatt at dette tallet holdes konstant framover. Antakelsen er basert på antall anskaffede tunge varebiler i perioden mai 2021 til mai 2022. Det må tas forbehold om at dette er et tall som vil variere fra år til år, blant annet avhengig av leveringstid på kjøretøyene. Nullalternativet er situasjonen som man antar skjer uten innføring av dette nye virkemiddelet. I nullalternativet er det antatt at alle disse 800 tunge varebilene kjøpt av det offentlige hadde vært dieseldrevne uten forskriftskravet. Dersom alle disse erstattes av elvarebiler som følge av forskriften, vil utslippseffekten være på rundt 68 000 tonn CO<sub>2</sub> i perioden 2023–2030.

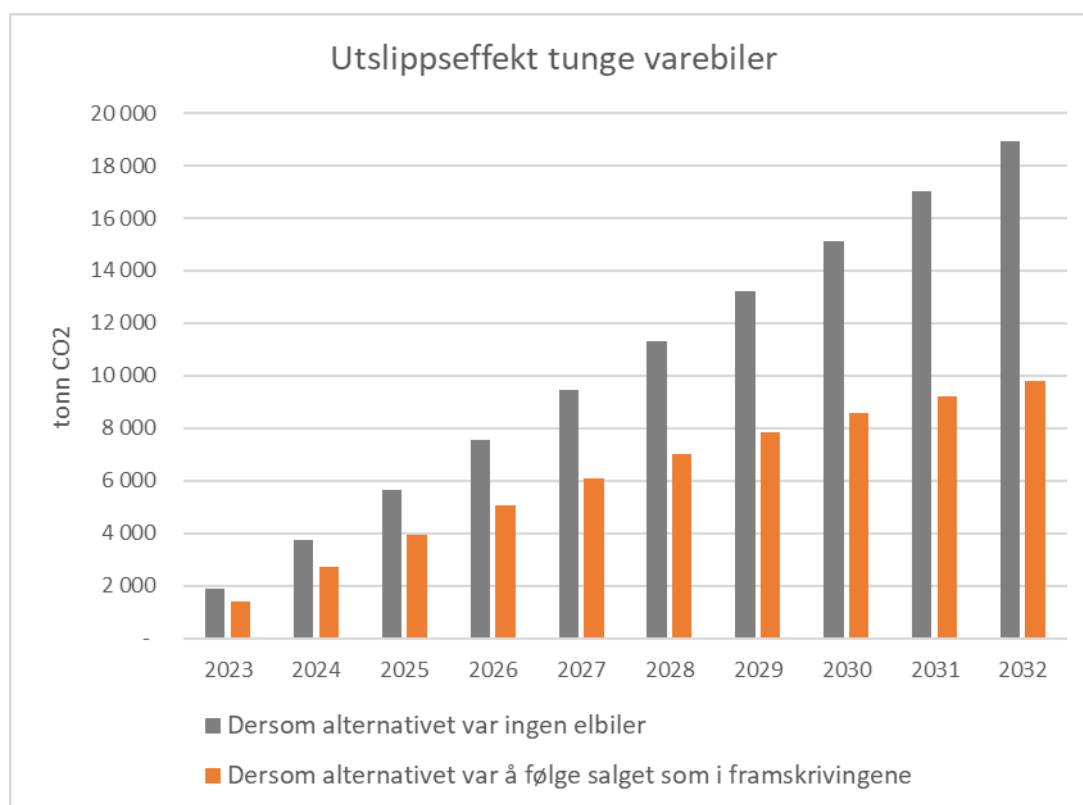
I realiteten vil det offentlige anskaffe en del el-drevne varebiler også uten denne forskriften. Dersom det offentlige uten forskriftskravet hadde anskaffet elvarebiler slik salgsprognosen er i framskrivningen til nasjonalbudsjettet, vil utslippsreduksjonen være mindre og i størrelsesorden 43 000 tonn CO<sub>2</sub> i perioden 2023–2030.

De første årene er det forventet at noen aktører vil ha et behov som ikke lar seg dekke av elvarebiler på markedet, for eksempel fordi de har behov for lang rekkevidde, og at de

derfor vil gjøre unntak fra forskriften. Vi forventer derfor at elandelen av varebilsalget til det offentlige vil ligge noe under 100 % den første tiden.

Vi forventer imidlertid at forskriften vil bidra til at offentlige oppdragsgivere i større grad utfordrer markedet for tunge elvarebiler slik at også tunge elvarebiler med lengre rekkevidde vil komme på markedet i løpet av få år.

Mulige utslippsreduksjoner som følge av forskriftskravet er vist i *Figur 4*.



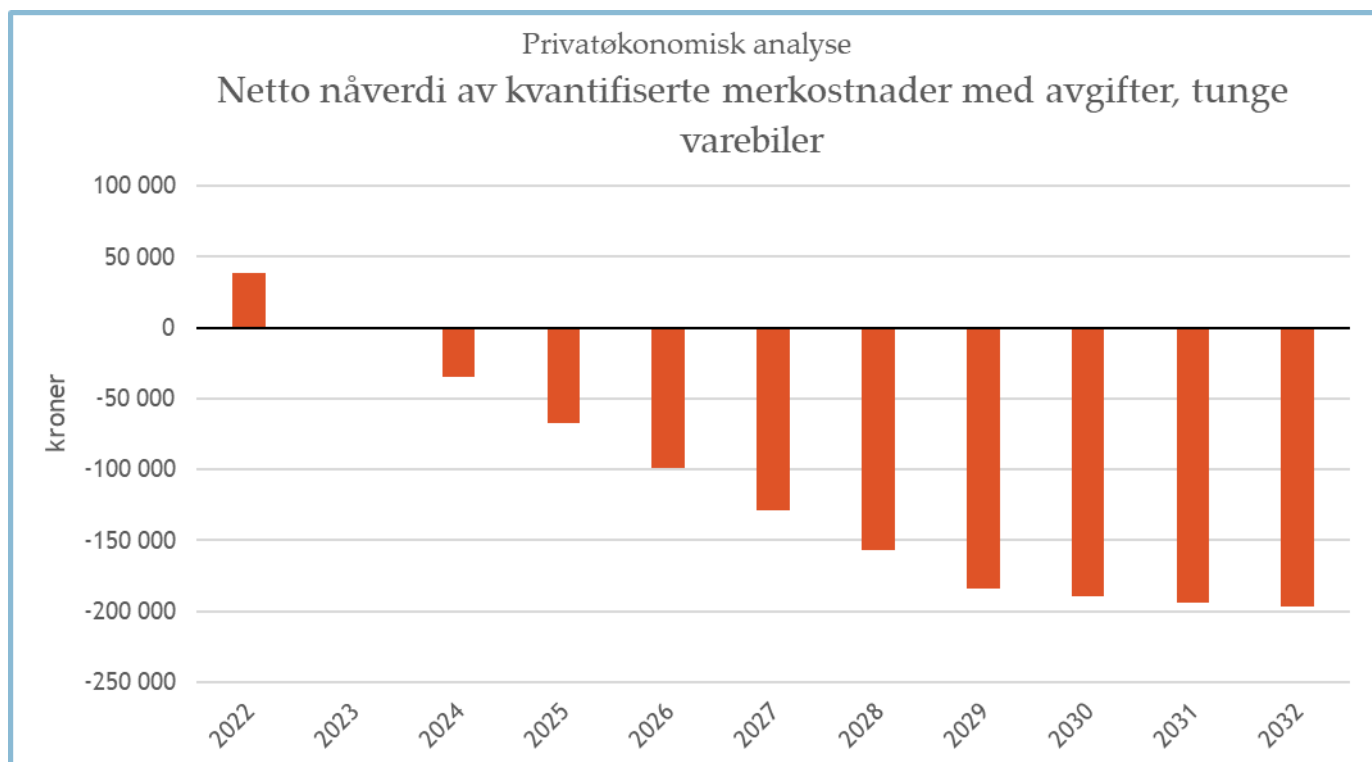
*Figur 4: Utslippsreduksjon som følge av forskriftskravet gitt at det offentlige kun anskaffer tunge elvarebiler fra 2023 sammenlignet med om det offentlige hadde kjøpt null elvarebiler uten forskriftskrav og sammenlignet med at det offentlige hadde kjøpt tunge elvarebiler i tråd med framskrivningene i nasjonalbudsjettet.*

### **Bedriftsøkonomisk kostnad**

Som nevnt tidligere, vil elektriske kjøretøy ofte være dyrere i anskaffelsen, men rimeligere i drift enn bensin- eller dieselskjøretøy. Vi har gjort en analyse av netto nåverdi (NNV) for merkostnaden ved innkjøp av tunge elvarebiler, se *Figur 5*. Figuren viser netto nåverdi (NNV) av merkostnadene ved elbil versus fossilbil for en investering i de ulike årene og tar hensyn til drifts- og vedlikeholdskostnader over livsløpet til bilen. En negativ netto nåverdi betyr at investeringen i elbil er lønnsom. Som vist i figuren, vil det for gjennomsnittsbrukeren av en tung varebil lønne seg med en elvarebil fra 2023 sammenlignet med å kjøpe en dieselvarebil.

For brukere med kort årlig kjørelengde enn gjennomsnittet er den elektriske varebilen beregnet å være lønnsom noe senere.

I denne beregningen er det ikke tatt hensyn til Enova-støtte, som vil forbedre lønnsomheten ytterligere. Det er antatt at alle avgifter holdes på dagens nivå.



Figur 5: Lønnsomheten ved kjøp av tunge elvarebiler istedenfor dieselvarebiler. Negative verdier betyr at investeringen er lønnsom. Rentesats 9,5 %.

På grunn av forenklingene foreslått i kapittel 4, der de offentlige virksomhetene kan gjøre unntak fra forskriftens krav om nullutslipp, mener vi det er liten risiko ved å innføre et krav om nullutslipp for tunge varebiler, selv om selve kravet kan være vanskelig å innfri i kortere overgangsfase, spesielt dersom lang rekkevidde, høy hengervekt eller 4-hjulstrekk er påkrevd.

### Økonomiske konsekvenser

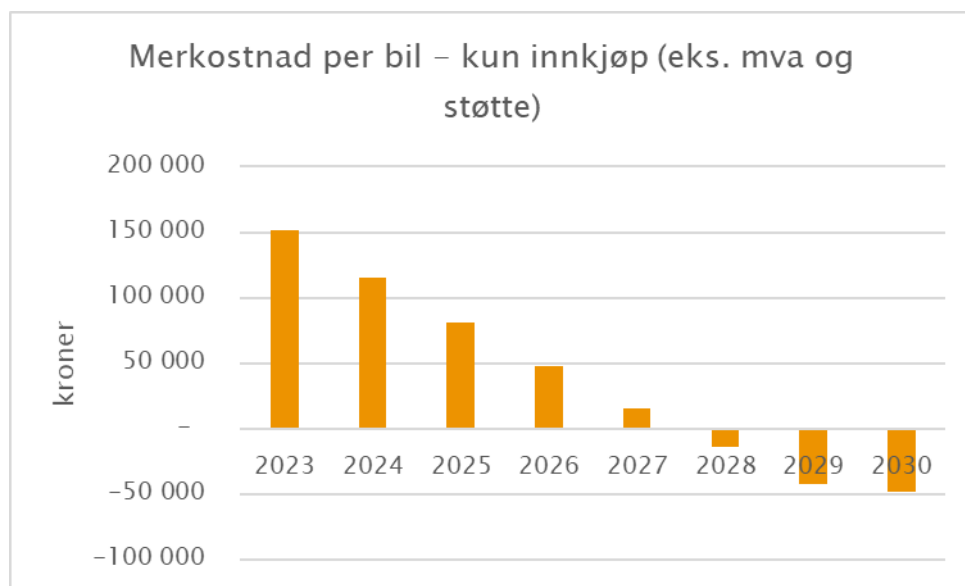
Elektriske varebiler er antatt å falle i pris framover, både som følge av fallende batterikostnader og at produksjonen oppnår skalafordele. Mens merkostnaden ved innkjøp av en tung elektrisk varebil i dag ligger på rundt 150 000 kr per bil (uten Enova-støtte og merverdiavgift), forventes elektriske tunge varebiler å være billigere enn dieslbiler fra cirka 2028. Driftskostnadene for en elektrisk tung varebil er i dag lavere enn for en dieseldrevet tung varebil.

Figur 6 viser merkostnaden per bil som kjøpes inn, mens figur 7 viser den totale merkostnaden gitt at det offentlige anskaffer 800 tunge varebiler per år, at alle disse bilene er elbiler og at et offentlige hadde kjøpt en del dieslbiler dersom forskriftskravet ikke hadde kommet (basert på salgstall fra fremskrivningen i nasjonalbudsjettet). Som vist, vil merkostnaden knyttet til innkjøp være på rundt 100 millioner kroner i 2023 og det er forventet at denne kostnaden reduseres betydelig framover. Det er inkludert kostnader til ett ladepunkt per kjøretøy. Avgifter på innkjøp av varebiler er holdt konstant på 2022-nivå.

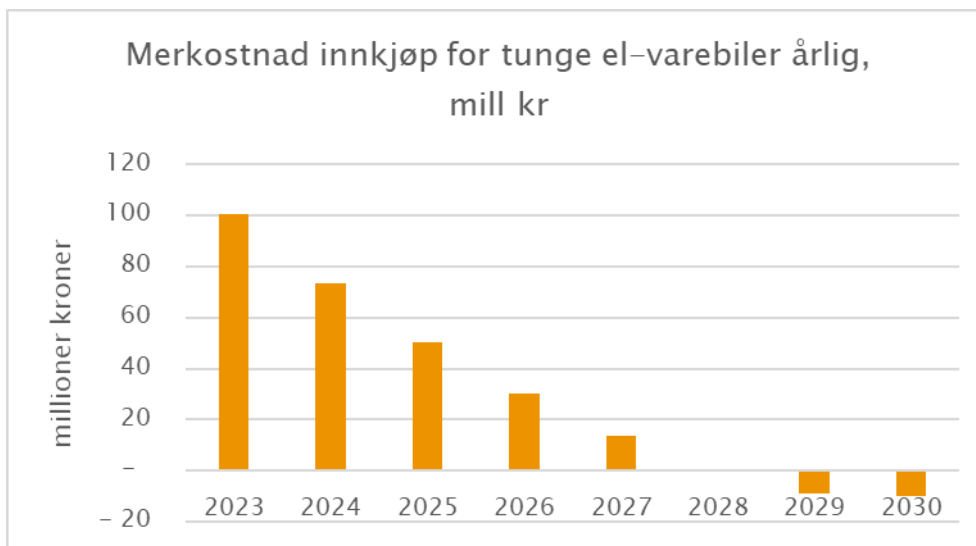
Samtidig gir elektriske varebiler betydelig reduserte driftskostnader, se figur 8. Allerede det første året vil den samlede reduksjonen i driftskostnader være om lag 8 millioner kroner og den samlede besparelsen øker når det blir flere av disse kjøretøyene. Besparelsen i 2030 er anslått til rundt 55 millioner kroner. Vi har her lagt til grunn en gjennomsnittlig kjørelengde på 18 500 km det første året, synkende til 13 500 km i år 15. Dieselpriisen er antatt å ligge på rundt 13,5 kroner/liter (inklusive biodrivstoffinnblanding og avgifter) og strømprisen er antatt å ligge på cirka 1 kr/kWh. Kostnadstallene tar utgangspunkt i fjorårets energipriser, noe vi antar gir et bedre bilde av de langsiktige driftsutgiftene enn dagens priser.

Når vi så summerer økte innkjøpskostnader og reduserte driftskostnader, vil den budsjettmessige konsekvensen kunne være på rundt +90 millioner kroner i 2023, rundt null i 2026 og -64 millioner kroner i 2030, gitt at det anskaffes 800 tunge varebiler årlig og at salget hadde fulgt banen fra framskrivningen dersom forskriften ikke blir innført.

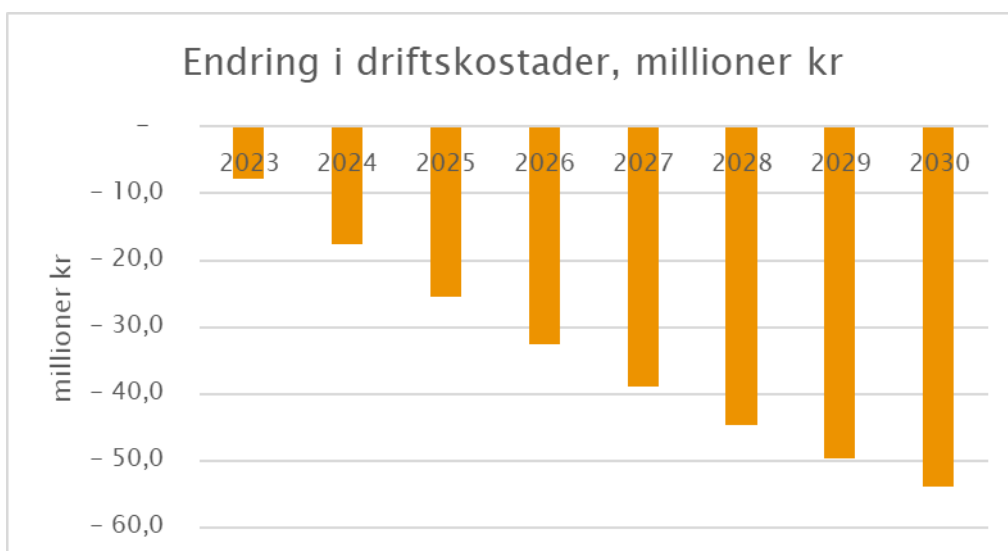
Det er her ikke tatt hensyn til effekten på Statens inntekter som følge av at færre biler betaler engangsavgift, veibruksavgift på drivstoff og bompenger.



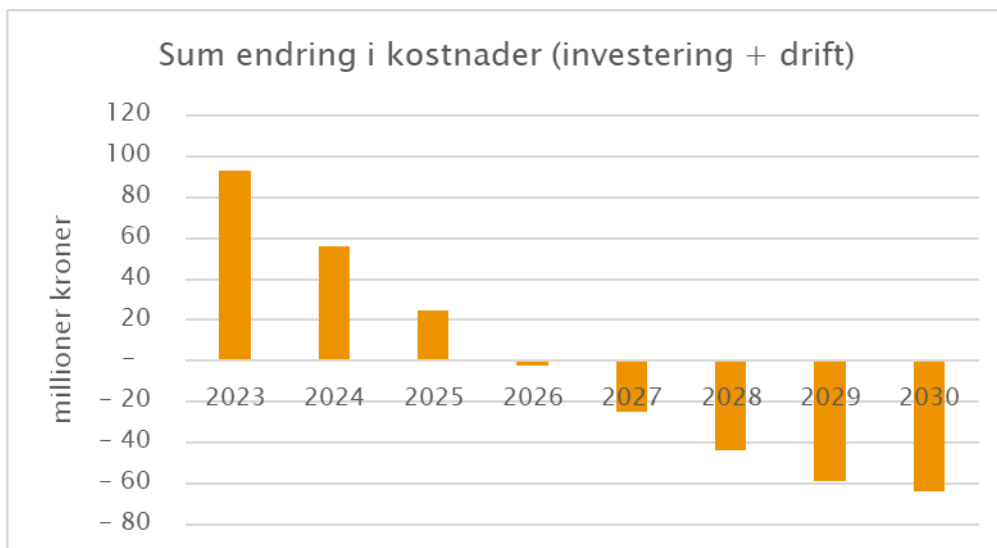
Figur 6: Forventet merkostnad ved innkjøp av en elektrisk tung varebil istedenfor en dieseldreven tung varebil. Kostnaden er vist uten Enova-støtte og det er antatt at det offentlige ikke betaler merverdiavgift.



Figur 7: Forventet merkostnad for det offentlige dersom det anskaffes 800 tunge elektriske varebiler årlig istedenfor dieseldrevne varebiler. Kostnaden er vist uten Enova-støtte og det er antatt at det offentlige ikke betaler merverdiavgift. Det er inkludert en kostnad på 16.000 kr per bil for etablering av en ladestasjon.



Figur 8: Endring i driftskostnader ved innkjøp av 800 elektriske tunge varebiler årlig istedenfor dieseldrevne tunge varebiler. Det er antatt at det offentlige ikke betaler mva. Dieselpriisen er antatt å ligge på rundt 13,5 kroner/liter (inklusive biodrivstoffinnblanding og avgifter). Strømprisen er antatt å ligge på cirka 1 kr/kWh.



Figur 9: Total endring i utgifter som følge av at det offentlige kjøper inn 800 tunge elektriske varebiler årlig istedenfor dieseldrevne varebiler. Kostnaden inkluderer innkjøp av kjøretøy og lader, reduserte utgifter til diesel og vedlikehold samt avgifter og ladekostnader.

## Samfunnsøkonomisk nytte og kostnader ved forenkling av forskriften

Som beskrevet i kapittel 4 har innkjøperne brukt mye tid på å forstå forskriften og å sende berettigede søknader om dispensasjon eller i noen tilfeller sende søknader om dispensasjon i tilfeller hvor de egenhendig kunne gjort unntak fra forskriften. Statens vegvesen og DFØ har brukt en god del tid på å veilede de offentlige virksomhetene. Statens vegvesen anslår at de i dag bruker et par timer per dispensasjonssøknad ved å be om utfyllende informasjon, gjennomføre en vurdering og fatte vedtak.

Med det foreslåtte forslaget til forenkling beskrevet i kapittel 4 vil forskriften bli enklere å forstå og praktisere. Dette vil redusere tidsbruk for de offentlige virksomhetene, fordi de vil få veiledning i hvordan forskriften skal forstås og vil trenge mindre tid på tolkning av forskriften i anskaffelsesteam og ute i enhetene der avropet gjøres. De vil da unngå å formulere dispensasjonssøknader som ofte ikke er påkrevd og de som er påkrevd vil ofte ikke inneholde informasjonen som ønskes for å behandle en dispensasjonssøknad.

Rapporteringsplikten ved unntak fra miljøkravene vil erstatte systemet med dispensasjonssøknader. Unntakene er klarere beskrevet og favner bredere. Det skal finnes unntak for de fleste nødvendige situasjoner, bortsett fra kostnader. Etter arbeidsgruppens oppfatning vil det ikke lenger være behov for å søke dispensasjon, i alle tilfeller gjør virksomheten unntak selv.

Rapporteringsystemet som foreslås vil være automatisert, hvorpå det vil kreve lite ressurser å drifte. Ressursene som i dag går til å behandle dispensasjonssøknader spares.

Innrapporteringen vil føre til at forskriftens virkning blir kartlagt uten ekstra kunnskapsinnhenting. Innsamlet data vil gi et godt beslutningsgrunnlag for prioritering og

spissing av eventuelle korrektive tiltak, som for eksempel informasjonskampanjer, bedre veiledning og/eller tilpasning av eventuelle finansieringsordninger.

Utvikling og drift av innrapporteringsordningen vil gjøres av ansatte i DFØ. Det antas at utvikling av den tekniske løsningen vil kreve ett månedsverk for å kvalitetssikres og ferdigutvikles. En demo er utviklet i forbindelse med arbeidet med denne høringsnotatet.

Det antas at dette vil redusere tid brukt i DFØ på veiledning, både på deres hjelpetelefon og på deres kurs og seminarer.

DFØ har allerede et verktøy for at de offentlige virksomhetene kan få oversikt over bilparken sin, basert på registreringsnummer. Det vil kreve noen ressurser i DFØ å koble rapporteringen om unntak fra forskriften sammen med bilparkdataen. Det er et stort behov for bedre styringsdata om grønne anskaffelser og dette vil gjøres med ordinære ressurser i DFØ.

Et slikt system med rapporteringsplikt og tilhørende veiledning vil enklere kunne tilpasse seg læring underveis. Spørsmål som kommer frem vil relativt raskt og enkelt kunne adresseres og tilpasses, slik at andelen nullutslippkjøretøyer kan økes samtidig som antall henvendelser fra de offentlige virksomhetene kan holdes nede.

## 7. Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **10. november 2022**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- sendes som e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller
- sendes pr. post til med kopi til:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 Lillehammer

Vennligst oppgi vårt referansenummer **22/31593-3** ved innsending

---



# Vedlegg I Forslag ny forskrift av x.x.2022

Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport (nullutslippsforskrift kjøretøy)

## § 1. Formål

Forskriftens formål er å sikre nullutslipp ved offentlige anskaffelser av kjøretøy

## § 2. Virkeområde

Forskriften gjelder kontrakter for alle anskaffelser av kjøretøy til veitransport. Dette omfatter blant annet kjøp, leasing og leie av kjøretøy både når rammeavtale inngås eller fornyes og ved avrop på eksisterende rammeavtale. Forskriften gjelder anskaffelser som foretas av:

- a) offentlige oppdragsgivere omfattet av lov om offentlige anskaffelser
- b) operatører med løyve for persontransport etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), eller med løyvefritak etter samme lov, som skal oppfylle offentlig tjenesteplikt i henhold til forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 m gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70
- c) underleverandør til operatør nevnt i bokstav b.

Forskriften gjelder ikke kontrakter ved anskaffelse av:

- a) kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk hovedsakelig på bygge- og anleggsplasser, steinbrudd, havneanlegg og flyplasser
- b) kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk av Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi
- c) mobile maskiner
- d) NAVs anskaffelser av spesialtilpassede biler til personer med nedsatt funksjonsevne
- e) spesialkjøretøy i gruppe M1 jf. forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, slik de er angitt i direktiv 2007/46/EF vedlegg XI.
- f) løyvepliktig drosjetransport

## § 3. Miljøkrav

Offentlige virksomheter, operatører og deres underleverandører som nevnt i § 2 skal stille følgende miljøkrav ved anskaffelse av:

- 1) Personbil (M1): 0 g CO<sub>2</sub>/km
- 2) Lett varebil (N1-I og N1-II): 0 g CO<sub>2</sub>/km
- 3) Tung varebil (N1-III): 0 g CO<sub>2</sub>/km
- 4) Bybusser (M2+M3): Euro VI  
Bybusser (M2+M3): 0 g CO<sub>2</sub>/km fra 1. januar 2025
- 5) Øvrige busser (M2+M3): Euro VI
- 6) Lastebil (N2+N3): Euro VI.

Bybusser beskrevet i første ledd nr. 4) er alle busser som har ståplasser (klasse 1, klasse 2 og minibusser med ståplass).

## § 4. Unntak fra miljøkrav

Virksomheten kan fravike miljøkrav i § 3 dersom:

- a. behovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3 første ledd
- b. tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig
- c. bybusser bruker biogass
- d. behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og det ikke finnes brukte kjøretøy som oppfyller kravene i § 3
- e. virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttreden som hindrer dem i å kjøpe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3

Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO<sub>2</sub> utslipp.

## § 5 Rapporteringsplikt ved unntak fra miljøkrav i § 4

Virksomheter som fraviker miljøkrav for personbiler og varebiler etter § 4, skal rapportere til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Dette gjøres uten ugrunnet opphold etter at bestillingen er foretatt.

Rapporteringen skal inneholde begrunnelse for unntak som nevnt i § 4 bokstav a-e. Rapporteringen gjøres elektronisk på fastsatt skjema ([www.anskaffelser.no/nullutslippsforskrift](http://www.anskaffelser.no/nullutslippsforskrift)).

## **§ 6. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2023.

## **§ 7 Overgangsbestemmelse**

Forskriften gjelder for anskaffelser som kunngjøres etter forskriftens ikrafttredelse. Forskriften gjelder også for alle kjøretøy som blir bestilt på eksisterende rammeavtaler eller konkurranser gjennomført i dynamiske innkjøpsordninger etter forskriftens ikrafttredelse.

# Vedlegg II Nåværende forskrift av 1.1.2022

## § 1. Formål

Forskriftens formål er å fremme markedet for renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport.

## § 2. Virkeområde

Forskriften gjelder kontrakter for alle anskaffelser av kjøretøy til veitransport som foretas av:

- a. oppdragsgiver som er omfattet av forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) og forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften)
- b. operatør med løyve for persontransport etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), eller med løyvefritak etter samme lov, som skal oppfylle offentlig tjenesteplikt i henhold til forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 m gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70
- c. underleverandør til operatør nevnt i bokstav b.

**Forskriften gjelder ikke kontrakter ved anskaffelse av:**

- a. kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk hovedsakelig på byggeplasser, steinbrudd, havneanlegg og flyplasser
- b. kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk av Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi
- c. mobile maskiner
- d. NAVs anskaffelser av spesialtilpassede biler til personer med nedsatt funksjonsevne
- e. spesialkjøretøy i gruppe M1 jf. forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, slik de er angitt i direktiv 2007/46/EF vedlegg XI.

## § 3. Terskelverdier

For oppdragsgiver som er omfattet av anskaffelsesforskriften gjelder denne forskriften kontrakter med en anslått verdi lik eller over 1,3 mill. kr (ekskl. mva.).

For anskaffelser som gjennomføres etter forsyningsforskriften gjelder forskriften for kontrakter med en anslått verdi lik eller over 4,1 mill. kr (ekskl. mva.).

For operatører og underleverandører som nevnt i § 2 første ledd bokstav b og c gjelder forskriften for kontrakter ved anskaffelse av kjøretøy til en verdi lik eller over 2,05 mill. kr (ekskl. mva.).

Nærings- og fiskeridepartementet kan endre terskelverdiene i forskriften.

## § 4. Miljøkrav

Oppdragsgivere, operatører og underleverandører som nevnt i § 2 skal ved anskaffelse av kjøretøy som minimum stille følgende miljøkrav:

- 1 Personbil (M1): 0 g CO<sub>2</sub>/km
- 2 Lett varebil (N1-I og N1-II): 125 g CO<sub>2</sub>/km og Euro 6  
Lett varebil (N1-I og N1-II): 0 g CO<sub>2</sub>/km fra 1. januar 2023
- 3 Tung varebil: Euro 6 og mindre enn 210 g CO<sub>2</sub>/km
- 4 Bybusser (M2+M3): Euro VI  
Bybusser (M2+M3): 0 g CO<sub>2</sub>/km fra 1. januar 2025
- 5 Øvrige busser (M2+M3): Euro VI
- 6 Lastebil: Euro VI.

## § 5. Unntak fra miljøkrav

Oppdragsgiveren er unntatt fra miljøkrav etter § 4 dersom:

- a. primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i første ledd,
- b. tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig, eller
- c. bybusser bruker biogass.

Personbiler som anskaffes skal likevel ha et CO<sub>2</sub>-utslipp lavere enn 85 g/km og varebiler et lavere CO<sub>2</sub>-utslipp enn 210 g/km.

## § 6. Dispensasjon

Statens vegvesen kan, etter søknad, gi dispensasjon fra kravene i § 4 når særlige grunner taler for det. Statens vegvesen kan sette vilkår til dispensasjonen.

## § 7. Overgangsbestemmelse

Forskriften gjelder for anskaffelser som kunngjøres etter forskriftens ikrafttredelse.

## **§ 8. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2022.

Fra samme dato oppheves forskrift 11. desember 2017 nr. 1995 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport.

## Vedlegg III Rapporteringsskjema (utkast)



Spørsmål

Verktøy

Anskaffelser.no

Fagsider om offentlige anskaffelser

[Hjem](#) / [Hva skal du kjøpe?](#) / [Transport](#) / Registrering av unntak fra miljøkravene i FOA for kjøretøy

**UTKAST!**

# Registrering av unntak fra miljøkravene i kjøretøy

## Nullutslippsforskriften

### Formålet med skjemaet

Her kan vi skrive fritekst

#### Navn på virksomheten/enheten \*

Skriv inn navnet til enheten som skal stå som eier/leasingtaker i kjøretøyregisteret.

#### Organisasjonsnummer \*

Skriv inn organisasjonsnummeret til enheten som skal stå som eier/leasingtaker i kjøretøyregisteret.

#### Postnummer \*

Skriv inn postnummeret til stedet der kjøretøyet skal benyttes.

### Kjøretøyets egenskaper

#### Selveier eller Leasing

Selveier

Leasing

## Registreringsnummer

Skriv inn bilens registreringsnummer.

## Beliggenhet og bruk

### Din rolle

Rollen til deg som registrerer kjøretøyet.

- Innkjøper
- biladministrator
- Bruker
- Linjeleder
- Annet

### Årsak til unntak

- Markedet kunne ikke tilby egnet kjøretøy
- Brukerne krever denne kjøretøytypen
- Vi er bundet av en avtale som ikke inkluderer egnede kjøretøy
- Vi har kjøpt brukt
- Kjøretøyet er til utrykningsformål
- Vi mangler lademuligheter
- Kjøretøyet er for funksjonshemmede
- Annet

### Utfyllende informasjon

Nærmere beskrivelse av årsak eller annet du vil opplyse om.

Send

Nullstill

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**