

Innhold

1. Innledning	2
2. Bakgrunn	2
2.1 Oppdrag	2
2.2 Tidligere og sammenfallende endringer for bransjen	3
3. Nærmere om forskriftsforslaget	3
3.1 Endring a) innføring av miljøkrav allerede i 2024	3
3.2 Endring b) innføring av rapporteringsplikt for fravikelse av miljøkrav for bybuss.....	3
3.3 Endring c) dersom innkjøpet ikke oppfyller miljøkravene, skal det kjøpes brukte kjøretøy.....	5
3.4 Forslag til endringer i forskriften	5
4. Om bussmarkedet	7
4.1 Salgstall – markedssituasjonen	7
4.2 Kunngjøringer av anskaffelser	8
4.3 Tidslinje for innkjøp	9
4.4 Oppdragsgivers mulige respons til fremskyndet frist	10
5. Alternative løsninger	11
5.1 Seminar og økt hjelp til omstilling	11
6. Forventede effekter	12
6.1 For bybuss.....	12
6.2 For påkrevd bruktbil kjøp	13
6.3 CO ₂ og miljø	14
6.4 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene.....	15
Vedlegg I – Gammel og ny forskrift	17
Vedlegg II – Utkast til rapporteringsskjema for bybuss	20
Vedlegg III – Intervju av aktører	21
Vedlegg IV – Markedsoversikt over kontrakter med mulig fornyelse i 2024	23

1. Innledning

Vi sender med dette forslag til endring av forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport (nullutslippsforskriften kjøretøy)¹ på høring.

Det er tre endringer som sendes på høring,

- a) fremskyndelse av fristen for overgang til nullutslipp eller biogass for bybuss fra 2025 til 2024
- b) innføring av rapporteringsplikt for anskaffelser av bybusser som ikke tilfredsstillers forskriftens miljøkrav og
- c) påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav.

Uansett hvordan det konkluderes med med hensyn til fristen for nullutslipp eller biogass i endring a), mener vi at krav til rapportering i endring b) og påkrevd bruktbil kjøp i c) bør innføres.

2. Bakgrunn

2.1 Oppdrag

Statens vegvesen fikk i oppdrag å utforme et høringsdokument gjennom et oppdragsbrev datert 1. februar 2023. Utdrag fra brevet lyder som følger:

«I budsjettforliket med SV vedtok Stortinget 1. desember 2022 anmodningsvedtak nr. 115 til regjeringen: «Stortinget ber regjeringen fremskynde kravet om nullutslipp i offentlige anskaffelser av bybusser fra 2025 til 1. januar 2024».

For å følge opp anmodningsvedtaket ba departementet Statens vegvesen å utarbeide et forslag til endring i forskrift om utslippskrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy med sikte på innføring fra 1. januar 2024. Forslaget skal inneholde redegjørelse for reduserte utslipp, og beskrive de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget. Statens vegvesen står selv ansvarlig til å vurdere andre relevante konsekvenser som er viktige å belyse i forslaget, slik som om tilstrekkelig infrastruktur på plass og hvordan forslaget påvirker driftssikkerheten, konkurransevnen og logistikken. Det kan også gjøres en vurdering av om det er behov for ytterligere unntaksbestemmelse i forskriften for sikker gjennomføring. Samferdselsdepartementet ber videre Statens vegvesen å utarbeide et høringsbrev og sende forslaget på høring til berørte høringsinstanser. Høringsperioden skal være på minimum tre måneder, med siste mulige dato for høringsfrist i løpet av august.

I etterkant av høringen skal Statens vegvesen sammenfatte og vurdere høringssvarene. Basert på forslaget og høringssvarene skal det oversendes en vurdering og tilrådning av forslaget til Samferdselsdepartementet innen rimelig tid.»

¹ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport - Lovdata](#)

2.2 Tidligere og sammenfallende endringer for bransjen

Under arbeidet med endring av samme forskrift, som ble sendt på høring høsten 2022, ble det klart at (noen aktører i) bransjen ikke hadde oppfattet at det som ofte omtales som regionalbuss også omfattes av forskriftens definisjon av bybuss. Dette ble gjort ved å ta inn et andre ledd i § 3 om at «bybuss i bokstav d er buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass». Denne tydeliggjøringen av forskriften ga en endring for bransjen, og førte til at antall busser som er omfattet av miljøkravet i forskriftens § 3 d ble tilnærmet doblet. For enkelte fylkeskommuner og andre aktører gir dette en betydelig omstilling av planene.

1. januar 2024 skal tre fylkeskommuner restruktureres og tilbakeføres til gammel fylkesstruktur. Dette vil påvirke organisering av noen av innkjøperne som skal lage konkurransene. En krevende endring i kravene til nullutslipp eller biogass vil derfor sammenfalle i tid med en omorganisering av fylkeskommunene.

Det er viktig å se disse endringene sammen med de endringene som foreslås i denne høringen, for å få et riktig totalbilde av det «endringstrykket» sektoren utsettes for gjennom dette forskriftsarbeidet.

3. Nærmere om forskriftsforslaget

3.1 Endring a) innføring av miljøkrav allerede i 2024

Nåværende forskrift stiller krav til nullutslipp for bybusser anskaffet etter 1. januar 2025. Forslag til ny dato er 1. januar 2024.

Målet i nasjonal transportplan (NTP) er at nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. De fleste har trolig innrettet seg på dette årstallet.

Som beskrevet nedenfor vil det å innføre nullutslippskrav et år tidligere trolig ikke endre kjøp av et vesentlig antall busser. Dette er fordi mange allerede har utløst opsjoner og iverksatt tiltak for utsatte kjøp, og tidsfristen for omstilling blir for kort.

Vegmyndighetene ser imidlertid at det kan være en risiko for at unntaksmuligheten kan få etablere seg til å bli en varig enkel utvei. Det er viktig at vi «lærer opp» dem som er ansvarlige for å gjennomføre offentlige konkurranser til at nullutslipp er et krav, at unntak fra miljøkravene kun skal gjøres helt unntaksvis, og at det må være en god begrunnelse for at man gjør unntak. Vi mener derfor at unntaksbestemmelsen og rapporteringsplikten må endres dersom krav til nullutslipp for bybusser skal fremskyndes til 1. januar 2024.

3.2 Endring b) innføring av rapporteringsplikt for fravikelse av miljøkrav for bybuss

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har laget et rapporteringsskjema som brukes for offentlige oppdragsgivere, som gjør unntak fra miljøkravene for personbil og varebil. Slike kjøretøy kjøpes hovedsakelig inn gjennom avrop på rammeavtaler eller dynamisk innkjøpsordning (DPS). I praksis er det derfor dem som har bruk for kjøretøyene som tar valget om utslippsteknologi når de bestiller (gjør avrop), ikke innkjøpsenheten, som er den som inngår rammeavtalen. Det er derfor viktig å få inn

rapporteringen fra de ulike bestillerne med deres vurdering av hvorfor det ikke er mulig for dem å bestille nullutslipp. På bakgrunn av denne informasjonen, sammenholdt med informasjon fra kjøretøyregisteret, kan DFØ sammenstille statistikk om status og sette inn målrettede tiltak. Rapporteringsskjemaet har vært i drift siden 1. januar 2023.

Vegmyndighetene ønsker å innføre en tilsvarende rapporteringsplikt for oppdragsgivere som kjøper inn bybusstjenester og dem som eventuelt anskaffer egne bybusser.

Det vil da være de som gjør anskaffelsen, enten av bybusstjenesten eller innkjøp av anskaffelsen, som i ettertid av en anskaffelse hvor de har fraveket miljøkravene skal rapportere om bakgrunnen for unntaket til (DFØ).

Det er viktig å få informasjon om at det er gjort unntak fra miljøkravene og hvorfor det ikke har vært mulig å følge miljøkravene. Det kan også tenkes at det er snakk om delvis unntak, for eksempel for en del av bybussene i en tjenesteanskaffelse.

Særlig er det viktig å finne ut om bakgrunnen for de sakene hvor man benytter unntaket i § 4 bokstav b om at tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig. Vegmyndighetene ser på dette unntaket som midlertidig, som på et tidspunkt kan fjernes. Det at flere etterspør både nullutslippsbybusser og tilhørende ladestruktur vil bidra til et sterkere marked.

Det er viktig at de oppdragsgiverne som bruker unntaket om manglende ladeinfrastruktur også legger en plan for å få på plass slik ladeinfrastruktur til neste gang, eller i løpet av kontraktsperioden, slik at nullutslippsbybusser eventuelt kan innføres i kontraktsperioden.

Det foreslås derfor i forskriften at virksomhetene for dette unntaket også skal anslå når ladeinfrastruktur vil være på plass, og i rapporteringssystemet vil det også være mulig å krysse av dersom det skal skje en innfasing i løpet av kontraktsperioden.

For de øvrige unntakene vil vi i rapporteringsskjemaet legge opp til rapportering på følgende måte:

Antall bybusser i kunngjorte konkurranser eller tildelte kontrakter som ikke tilfredsstillers miljøkrav, kan rapporteres under overskrifter som f.eks.:

Bybusser med fossil forbrenningsmotor som etterspørres gjennom kunngjøring fra PTA er gjennomført i 2024:

- Busser som bruker dieselvarmer for cupevarming
- Brukt buss satt i drift på ny kontrakt (nullutslipp på en annen kontrakt, som kompenserer for denne)
- Lokalt nettselskap aksepterer ikke strømtilknytning

3.3 Endring c) dersom innkjøpet ikke oppfyller miljøkravene, skal det kjøpes brukte kjøretøy

Vegmyndighetene ser behov for en endring i dagens unntaksbestemmelse i forskriftens § 4 bokstav d om at det kan gjøres unntak fra miljøkravene hvis behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy.

Rapporteringen for personbil og varebil viser at det kjøpes nye, ordinære fossile kjøretøy, med en henvisning til at det ikke er tilgang til ladeinfrastruktur. Dette er kjøretøy som vil være i bilparken frem mot 2040 og denne praksisen er ikke i tråd med NTPs mål om at 100 % av nybilsalget for personbiler og lette varebiler skal være nullutslipp fra 2025.

For at det offentlige skal redusere sine klimagassutslipp ytterligere, mener vegmyndighetene at dersom det er behov for en fossil personbil eller varebil, må denne kjøpes i bruktmarkedet.

Dagens forskrift gir anledning til at oppdragsgivere som har behov for å velge bruktbil, kan kjøpe en bil med forbrenningsmotor. Det foreslås nå å endre dette, slik at alle som må kjøpe fossilbil må kjøpe brukt. Det vil fortsatt være anledning til å kjøpe brukte elbiler også. Dette fører til at behovet kan møtes, men uten at det kommer en **ny** fossilbil inn på markedet. Vi inntar ikke dette kravet for bybuss.

På denne måten gjøres forskriften klar for å møte NTP-målet om at 100 % av nybilsalget for personbiler og lette varebiler skal være nullutslipp fra 2025 i offentlig sektor.

Rapportering av status for unntak for personbiler og varebiler

DFØ vil lage statistikk på bakgrunn av innrapporterte unntak, anskaffelsesdokumenter og kjøretøysregister over andel nullutslipp og lavutslipp i offentlige kontrakter. Det kan også lages en oversikt over hvilke grunner som rapporteres inn som bakgrunn for unntak fra miljøkrav. Innrapporteringen og statusoppdateringen kan også gi grunnlag for videre arbeid med forskriften og andre tiltak for klimagassreduksjon i sektoren. En slik oversikt over lette og tunge kjøretøy, inklusive bybuss, kan også oversendes departementer og Stortinget.

3.4 Forslag til endringer i forskriften

For sammenligning mellom ny og gammel forskriftstekst, se Vedlegg I.

Forslag til ny forskriftstekst

§ 3 Miljøkrav

Andre ledd

Bybuss i § 4 bokstav d er buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass.

Kommentar til endringer:

I gjeldende forskrift fremgår det i § 3 andre ledd at står det: «Bybuss i § 4 bokstav d er buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass.» Referansen til § 4 er feil og strykes. Vi foreslår ny § 3 andre ledd: Bybuss i bokstav d er buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass.

§ 4 Unntak fra miljøkrav

Offentlig oppdragsgiver og operatør og deres underleverandører kan fravike miljøkrav i § 3 dersom:

a., primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3

b., tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig

c., bybuss som bruker biogass

d., virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3.

Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO₂ utslipp, og muligheten for bruk av biogass kan vurderes. Personbiler og varebiler som ikke kan oppfylle miljøkrav § 3 skal anskaffes brukt (registrert i minst 12 måneder) så lenge rammeavtalen åpner for dette.

Kommentar til endringer:

Vi foreslår å fjerne unntaksbestemmelsen i § 4 bokstav d som gjør unntak for anskaffelser hvor «behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene i § 3». Dette er i tråd med forslag beskrevet i endring c). Arbeidsgruppen mener at kravet til anskaffelse av brukt bil ikke bør begrenses til der behovet i utgangspunktet skulle dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy. Dette fører til at behovet kan møtes, men uten at det kommer en ny fossilbil inn på markedet. Vi inntar ikke dette kravet for bybuss Vi foreslår derfor at alle anskaffelser av personbiler og varebiler som ikke oppfyller utslippskravene og omfattes av unntakene, skal være bruktbil, jf. ny setning i siste ledd.

§ 5

Virksomheter som fraviker miljøkrav for personbil, varebil og bybuss etter § 4, skal rapportere til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Dette gjøres uten ugrunnet opphold. For anskaffelser av bybuss skal det ved bruk av unntak i § 4 bokstav d redegjøres for når ladestruktur vil være tilgjengelig.

Alle kjøretøy rapporteres ved registrering av kjøretøyet i kjøretøyregisteret

Unntatt busser som rapporteres av utlyser av bussanskaffelse senest ved kontraktsinngåelse.

Rapporteringen skal inneholde begrunnelse for unntak som nevnt i § 4 bokstav a–d. For anskaffelser av bybuss skal det ved bruk av unntak i § 4 bokstav d redegjøres for når ladestruktur vil være tilgjengelig. Rapporteringen gjøres elektronisk på fastsatt skjema (www.anskaffelser.no/nullutslippsforskrift) .

Kommentar til endringen:

Forskriftsendringen er i tråd med forslag beskrevet i endring b) som er å innføre rapporteringsplikt for anskaffelser som fraviker miljøkrav for bybuss i tillegg til den eksisterende rapporteringsplikten for personbil og lett varebil.

Rapporteringsordningen for personbil og lett varebil ble utredet i forbindelse med forrige høring, som var ute høsten 2022. Denne endringen sees på som en mindre endring, som bygger på positive erfaringer knyttet til noen få måneders drift i 2023.

§ 6 ikrafttredelse

Forskriften gjelder fra 1. januar 2023 med unntak av § 3 bokstav d som gjelder fra 1. januar 2024.

Fra samme dato oppheves forskrift 21. desember 2021 nr. 3840 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport.

Kommentar til endringen:

Hvis forslag endring a) innføring av nullutslipp for busser fra 2024) innføres foreslås § 6 Ikrafttredelse endret fra «Forskriften gjelder fra 1. januar 2023 med unntak av § 3 bokstav d som gjelder fra 1. januar 2025.» til «Forskriften gjelder fra 1. januar 2023 med unntak av § 3 bokstav d som gjelder fra 1. januar 2024.»

4. Om bussmarkedet

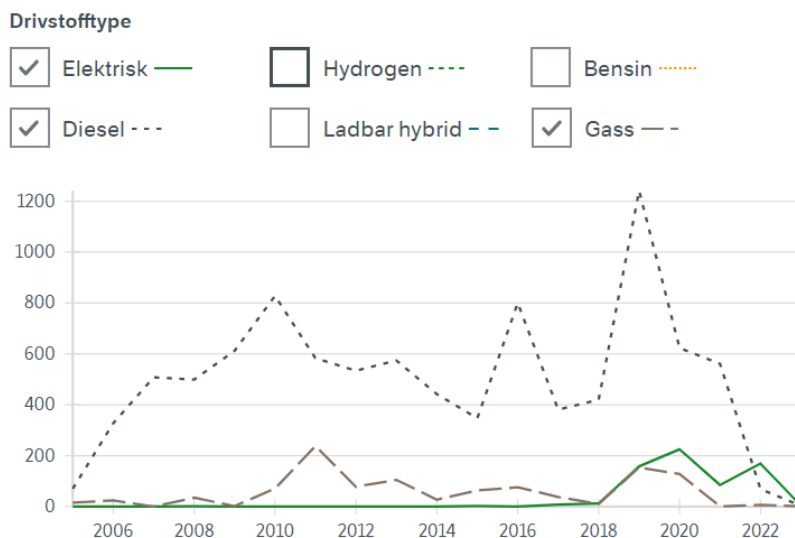
Det er fylkeskommunene som har ansvar for kollektivtrafikken. Noen av fylkeskommunene har egne AS, som organiserer arbeidet med anskaffelsene og gjennomfører konkurranser. Andre fylkeskommuner gjennomfører anskaffelseskonkurranser fra enheter som er en del av fylkesadministrasjonen. Enkelte fylkeskommuner bruker opptil et år på å forankre, i politiske prosesser, hvordan de skal gjennomføre anskaffelsen, inkludert hvilke budsjetter som stilles til rådighet og tilhørende miljøkrav og -kriterier som skal brukes i utlysningene.

4.1 Salgstall – markedsituasjonen

Bussmarkedet er preget av at fylkeskommunene kjøper inn tjenester om drift av busstruter, og at disse tjenestene leveres av operatører som kjøper inn busser for å betjene de spesifikke kontraktene. De siste årene har vært svært turbulente for aktørene. Det har vært en stor omstilling der kravene til nullutslipp eller biogass fra 1 januar 2025 har ført til en stor reduksjon i registrering av dieselbusser.

Over de siste 15 årene har det vært solgt mellom 350 og 1.240 bybusser på et år. I 2022 ble det solgt 69 bybusser med dieselmotor. Fra 2019 har det vært solgt mellom 85 og 225 bybusser på el mens biogass har gått ned fra 154 bybusser i 2019 til 1 i 2021 og 7 i 2022. Dette tyder på at salget av bybusser på el går jevnt, biogass går ned, mens det kjøpes inn færre bybusser med diesel. Vi antar derfor at mange har utløst opsjoner med eksisterende tjenesteleverandør for å dekke tilbudet i 2022, mens de venter på mer stabile driftsforhold og en billigere og lettere tilgang på batterielektriske drivlinjer og

ladeinfrastruktur. Vi venter derfor en større fornyelse av kontrakter i 2024 eller 2025, avhengig av om det er utløst ett eller to års opsjoner på kontraktene.



Figur 1: Antall bybusser registrert per drivlinje og år (Kilde: www.vegvesen.no/nullutslipp)

Det kan være et betydelig behov for tilpasning av bussene, slik at de kan gå i rute. Dette kan innebære begrensninger på høyde, bredde, vekt, svingradius, etc. som gjør den egnet for lokale veier. Noen ganger kan «standard busser» benyttes, mens det andre ganger er betydelige tilpasninger som må til. Dette er det kun lokale personer med erfaring som har tilstrekkelig kunnskap om.

4.2 Kunngjøringer av anskaffelser

Offentlig kollektivtrafikk i Norge driftes i hovedsak med busser i kjøretøyklasse 1 og 2 ("bybusser"). Busser i kjøretøyklasse 3 ("langdistansebusser") forekommer også, men er i større grad i bruk hos kommersielle selskaper utenom det offentlige kollektivsystemet. Det kjøres få bybusser utenfor det offentlige kollektivsystemet. Forskriftskravet om nullutslipp for bybusser som kjører for det offentlige er derfor et effektivt virkemiddel for å fremskynde omstillingen til nullutslippsteknologi i bybusssegmentet.

Fylkeskommunene og kollektivselskapene oppfyller kravet i forskriften ved å stille krav om nullutslipp i anskaffelsesdokumentene når de kunngjør en konkurranse (noen kjøper inn bybusser for drift i egen regi, men det er mindre vanlig). Derfor er det kunngjøringstidspunktet av anskaffelsen som må gjelde som tidspunkt hvor miljøkravet etter forskriftens § 3 første ledd bokstav d gjelder fra. Som omtalt nedenfor blir det knyttet en rapporteringsplikt til eventuelle unntak fra miljøkravet. Den som er ansvarlig for å rapportere dette, i praksis den som er ansvarlig for anskaffelsen, gjør dette når kontrakt er tildelt.

I dagens forskrift gjelder miljøkravet for bybuss fra 1. januar 2025, men er i denne høringen foreslått endret til å gjelde fra 1. januar 2024. For å kunne estimere hvor mange busser som vil bli berørt av denne forskriftsendringen har vi benyttet oss av markedsoversikten til Kollektivtrafikkforeningen, som omfatter de fleste kollektivkontraktene i Norge. Markedsoversikten angir kontraktens oppstarts- og sluttdato. Det varierer imidlertid hvor lenge det tar fra en anskaffelse blir kunngjort til kontrakten starter, ettersom dette er svært avhengig av kontekstuelle forhold som størrelse på kontrakten, antall tilbydere, behov for nye bussanlegg, mm. Ettersom omstillingen fra diesel til el-drift er særlig tidkrevende, tar dette høringsnotatet utgangspunkt i at en offentlig konkurranse kunngjøres to år før kontraktens oppstart. Før kunngjøring er det også lange forberedelser med behovskartlegging, mulighetsstudie og leverandørdialog, gjerne et års tid eller mer.

Basert på antagelsen om at en anskaffelse kunngjøres to år før kontraktsoppstart, vil kontrakter som utløper i 2026 bli kunngjort i 2024 og dermed være berørt av forskriftsendringen. Flere kontrakter har opsjoner om forlengelse, hvilket betyr at man også bør regne med kontraktene som utløper før 2026, men har en opsjon som – dersom utløst – vil forlenge kontrakten til 2026. (Omvendt betyr dette at kontrakter som regulært utløper i 2026, men har en opsjon om forlengelse, potensielt ikke vil være berørt av en forskriftsendring. Disse kontraktene har likevel blitt inkludert i anslaget.)

Markedsoversikten fører opp 27 kontrakter som kan utløpe i 2026 og dermed bli kunngjort som en anskaffelse per anbud i 2024. Til sammen utgjør disse kontraktene 1275 busser. Det faktiske antallet av busser som vil bli berørt av fremskyndelsen av nullutslippskravet i forskriften med ett år fra 2025 til 2024 kan, i tillegg til forholdene beskrevet ovenfor, av flere årsaker være noe mindre.

Markedsoversikten angir ikke teknisk klassifisering av bussene i de respektive kontraktene.

Forskriftskravet gjelder imidlertid kun bybusser, dvs. busser i klasse 1 og 2. Ettersom det også kjøres noen klasse 3 busser (langdistansebusser) i offentlig kollektivtrafikk, særlig i distriktene, vil en viss andel av bussene i de aktuelle kontraktene muligens ikke være omfattet av kravet. Dersom man anslår at 15 prosent av bussene omfattet av de identifiserte kontraktene er langdistansebusser, gjenstår 1.084 busser som vil bli berørt av forskriftsendringen.

4.3 Tidslinje for innkjøp

Det tar tid å planlegge en anskaffelse, kunngjøre konkurransen, få inn tilbud, evaluere, tildele kontrakt, signere kontrakt, at leverandøren kjøper inn materiell, ta det imot og teste for så å levere stabil produksjon på en bussrute. Det er lange ledetider (leveransetider) spesielt på nettilgang for lading og leveranse av busser. Dette gjør det krevende med omstilling av anskaffelsesprosesser på så kort varsel. Gitt tidsfristene som er foreslått i denne høringen anser vi det kun som aktuelt å vurdere batterielektrisk eller biogass løsninger, hydrogen vil være for krevende. En tidsakse for forskriftsendring med krav for nullutslipp eller biogass for bybuss fra 1. januar 2024 kan derfor se slik ut:

Vedtatt forskriftsendring i desember 2023 med miljøkrav fra 1. januar 2024:

Tabell 1: Skjematisk oppstilling av tidsbruk for en reell anskaffelsesprosess hos en oppdragsgiver

Detaljert tidsbruk totalt (uker) FØR utlysning av konkurranse (se fig. 2)		
Elektri - fisering	Biogass	Oppdragsgiver
		1) Vurdere om busser kan leveres som har tilstrekkelig rekkevidde for de kilometerne som er på linjen og i den rutetabellen som finnes:
6-9	6-9	a) vurdere energiforbruk på linje
0-8	0-8	b) gjennomføre markedsundersøkelse i bussmarkedet
0-20	0-20	2) Vurdere endringer på rutetabell eller linje
0	0	3) Avklaring med bussdepot-eier ift. energi infrastruktur (kan gå parallelt)
4-100	4-8	4) Gå i dialog med nettselskap for strøm og biogassleverandør for å se om det er mulig å få frem energi til oppstillingsplass for bybussene (depot) Avgjøre hvem som skal eie infrastruktur for energibærerne
0-20	0-20	5) Bestemme eierskapsforhold og ansvar for energiinfrastruktur
0-10	0-10	6) Beregne <u>totalkostnad for utslippsfri kontrakt</u> opp mot budsjett (justering av driftsvolum avhengig av merkostnad for utslippsfri/biogass (tilbake til punkt 2). Lage nye anskaffelsesdokumenter
15-52	15-52	Politisk forankring av plan og budsjett
0	0	7) Kunngjøre konkurranse
75+	42+	Sum antall uker oppdragsgiver trenger på å undersøke rundt mulighetene for å endre en planlagt konkurranse, dersom det ikke allerede er gjort et forarbeid knyttet til mulighetene for el eller biogass

For de konkurransene der det allerede er planlagt for nullutslipp eller biogass, vil det kunne gjøres raskere endringer. For de konkurransene der det ikke er planlagt for el eller biogass, og som denne forskriftsendringen vil kunne påvirke, vil det å fremskynde tidspunktet for når miljøkravet trer i kraft i realiteten kun kunne påvirke konkurranser som er planlagt kunngjort på slutten av året 2024, og da kun for biogass. Vi anslår at dette vil gjelde for månedene november og desember.

4.4 Oppdragsgivers mulige respons til fremskyndet frist

Ved endring i forskriften slik at miljøkravet for bybuss gjelder fra 1. januar 2024, vil planlagte kunngjøringer i januar, og påfølgende 12 måneder samme år bli påvirket. Dette kan i så fall løses ved å:

- i) Utløse opsjon
- ii) Forlenge kontrakten med eksisterende leverandør/operatør selv om man ikke har opsjon for forlengelse (kan utgjøre en ulovlig direkteanskaffelse)
- iii) Kunngjøre ny kort kontrakt slik at man kan forberede for lengre kontrakt med miljøkrav siden
- iv) Fravike miljøkrav og rapportere unntak fra miljøkravene i forskriften

Dersom en forskriftsendring kommer på så kort varsel som det her forespeiles, vil oppdragsgiver ha liten mulighet til å endre sine planlagte anskaffelser. Anslagsvis vil det kun påvirke konkurranser som er planlagt kunngjort i november og desember 2024. Det vil da i praksis kun være mulig å etterspørre biogass, siden avklaring av nettilkopling for elektrifisering vil ta lengre tid, dersom det ikke er gjort en

jobb i forkant. Analyser gjennomført av Viken fylkeskommune, viser at biogass vil føre til dyrere kollektivtransport. Dette betyr igjen at det blir færre kjøretøykilometer/reduisert rutetilbud eller økte budsjetter. Økte budsjetter eller reduserte ruter, vil kunne sende prosjektet tilbake til ruteplanleggingsstadiet (punkt 2 i tabell 1), i en gjentakende prosess.

Oppdragsgivere som ikke allerede har planlagt nullutslipp i de kommende anskaffelsene sine, har i stor utstrekning utløst opsjoner eller inngått korte kontrakter. Vi tror derfor at potensialet for ytterligere utsettelse derfor ikke er til stede. Disse opsjonsutløsningene gjøres fordi det er en forventning i markedet om fallende pris på batterielektriske busser. Mange sikter seg inn på 2025 kravet og markedsituasjonen som forventes da.

Vegmyndighetene mener derfor at krav fra 2024 vil ha begrenset effekt og ikke kunne påvirke oppdragsgivere som ikke allerede har nullutslipp i planene sine. For anskaffelser kunngjort de ti første månedene i 2024 antar vi derfor at miljøkrav innført allerede i 2024 ikke vil ha noen eller minimal effekt i å endre planene som allerede er lagt og at det i hovedsak vil bli rapportert unntak/fravikelse fra miljøkravene for disse anskaffelsene. For anskaffelser som skal kunngjøres i november og desember 2024 antar vi at miljøkrav kan ha noe effekt på de anskaffelsene hvor det ikke allerede er planlagt for nullutslipp, men at det er usikkert om det vil komme en slik effekt og hvor mye. Vi antar da at dette vil føre til at det blir biogass som implementeres, og at dette vil føre til økte driftskostnader for kontraktene.

5. Alternative løsninger

Det er mulig å påvirke valg av drivlinje i anskaffelsene av bybusser, gjennom andre tiltak enn å fremskynde fristen for nullutslipp fra 2025 til 2024. Dette kan gjøres ved å hjelpe oppdragsgiver med anskaffelsen, fremfor å stille krav. Denne hjelpen kunne vært tilbudt til de konkrete anskaffelsene som er planlagt for 2024.

En forskriftsendring som fremskynder miljøkravet for bybuss, vil kunne presse noen oppdragsgivere til likevel å vurdere muligheten for nullutslipp eller biogass ved konkurranse de skal kunngjøre i 2024. Som beskrevet over antar vi at det vil utgjøre noen, men ikke mange oppdragsgivere.

5.1 Seminar og økt hjelp til omstilling

Det er, uansett om miljøkravet kommer i 2025 som i dag eller i 2024 som foreslått, krevende for oppdragsgivere og operatører å omstille seg. Det må være et mål at omstilling skal føles overkommelig og at færrest mulig av oppdragsgiverne rapporterer unntak fra miljøkravet.

Vegmyndighetene tror en bedre løsning enn å fremskynde miljøkravet kan være å holde seminarer og/eller andre opplæringstiltak for å gi nødvendig støtte og informasjon til bransjen i forbindelse med planlegging for en overgang til nullutslippskollektivtrafikk.

Det er svært uheldig om oppdragsgivere «vender seg til» å søke unntak fra miljøkravet, når de heller kan jobbe kort og langsiktig mot målet om nullutslippskollektivtrafikk. Mange ruter i norsk kollektivtransport for bybuss er allerede elektrifisert på «frivillig basis» fra oppdragsgiverne. Det er ventet at en slik

frivillighet fortsetter frem mot at miljøkravet trer i kraft i 2025, og at denne samarbeidskulturen stimuleres ytterligere.

Seminar og webinar

Det kan gjennomføres seminarer der fylkeskommunale politikere, administrasjoner og andre relevante aktører får motivasjon og hjelp i hvordan de kan gjennomføre en anskaffelsesprosess for nullutslipp eller biogass. DFØ, Miljødirektoratet og aktører fra bransjen vil kunne bidra med å arrangere slike seminarer.

Høsten 2022 avholdt Miljødirektoratet, DFØ og Kollektivtraffikkforeningen en workshop om temaet [Barrierer for elektrifisering av bussdrift i kollektivsektoren](#), basert på rapporten fra Miljødirektoratet med samme navn. Her ga aktører fra bransjen eksempler på hvordan de hadde løst utfordringene, og det ble inviterte til diskusjoner hvordan denne erfaringen kunne brukes av andre. Tilbakemeldingen fra deltagerne på denne workshopen var gode, og vi tror at en gjentakelse av dette seminaret med oppdaterte eksempler og lignende seminarer vil være en fornuftig tilnærming.

Kompetansehjelp

Det kunne vært et fast team, med en modell, for å kalkulere energiforbruk knyttet til enkelte pendler. Oppdragsgiverne kunne da relativt enkelt fått tilgang til informasjon om hvor energikrevende disse pendlene er og hva som skal til for å kunne dekke rutetilbudet med elektrifiserte busser. DFØ har en sparretelefontjeneste, hvor man kan henvende seg med spørsmål om bærekraftige anskaffelser. Det er også en mulighet å bruke nettverk som Grønt Landtransport Program (GLP) som arenaer for å spre kunnskap og kompetanse på området.

6. Forventede effekter

6.1 For bybuss

Forskriften har flere unntaksmuligheter fra miljøkravet, herunder når "tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig" (§ 4 første ledd bokstav b). I en kartlegging av barrierer for elektrifisering av offentlig bussdrift² har Miljødirektoratet identifisert flere barrierer knyttet til ladeanlegg, deriblant utfordringer med tilgang på egnede arealer, tilstrekkelig strømtilførsel, finansiering, mm. Dette er utfordringer som vanligvis krever lengre tidshorisonter for å håndtere. Den korte fristen for fremskyndelsen av nullutslippskravet kan derfor føre til at kontraktene som ikke allerede er planlagt utlyst med krav om nullutslipp i 2024, vil benytte seg av unntaksmuligheten i forskriften.

² <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2022/mai/barrierer-for-elektrifisering-av-bussdrift-i-kollektivsektoren/>

I 2022 og begynnelsen av 2023 var det ca. 70 % elbusser registrert (nyregistreringer)³ i bybuss-segmentet. I 2023 ser vi også en økning i registrering av bybusser på biogass (13 %). En forskriftsendring har derfor kun potensial til å endre mindre enn ca. 20 % av markedet, hvor oppdragsgiver ikke allerede har planlagt nullutslipp eller biogass. En slik forskriftsendring kan også medføre at oppdragsgiver utløser opsjoner for å utsette når de må oppfylle miljøkravet, forlenge kontrakter uten at de har opsjon for forlengelse, at oppdragsgiver inngår en kort kontrakt eller at de fraviker miljøkrav.

Anskaffelser av transporttjenester tar lang tid å forberede, og det vil ikke være praktisk mulig å endre planer og innhold i anskaffelsesdokumentene på under 10 måneder. Vi har ikke informasjon om hvordan kontraktene fordeler seg utover året, men antar en normalfordeling i denne analysen. De kontraktene som kunngjøres de siste to månedene i 2024 kan vi anta blir "tvunget" til å bli biogass, selv om dette antas å være en dyrere drift. Våre anslag er at kanskje 50 % av disse velger å gå for en dyrere drift med biogassbusser og 50 % søker unntak. Under disse forutsetningene får vi følgende regnestykke:

Ca. 1 200 busser forventes å inngå i anskaffelser som kunngjøres i 2024, hvorav 1 000 er planlagt nullutslipp eller biogass

240 bybusser vil inngå i anskaffelser som kunngjøres i november og desember 2024, hvorav 190 bybusser allerede er planlagt nullutslipp eller biogass.

Denne forskriften kan da påvirke 50 bybusser som inngår i anskaffelser som kunngjøres i 2024. Dersom halvparten vil søke unntak, står vi igjen med ca. 25 bybusser og det antas at disse vil gå fra å være diesel til å bli biogass. Til sammen anslår vi derfor at ca. 1175 busser vil bli rapportert som unntak og 25 busser endret fra diesel til biogass.

Fravikelse av miljøkrav gjelder sannsynligvis de kontraktene der omstilling er mest kostbart og/eller praktisk krevende, og i de tilfeller der budsjettssituasjonen er krevende og ekstra kostnader knyttet til biogass er vanskelig å finansiere og politisk forankre med korte tidsfrister.

6.2 For påkrevd bruktbilkjøp

Dersom virksomheten ikke kan finne et nullutslippskjøretøy som dekker behovet eller ikke har tilgang på tilstrekkelig ladeinfrastruktur, må de bruke et fossilt kjøretøy. Dersom dette fossile kjøretøyet kjøpes nytt, vil det være i bilparken frem til det vrakes, i gjennomsnitt ca 17 år i Norge. Det er ca 2 tonn CO₂ årlig fra en personbil/lett varebil, og over 17 år utgjør dette til sammen 34 tonn CO₂.

Dersom virksomheten kjøper et brukt kjøretøy, vil dette kjøretøyet uansett være på veiene. Virksomheten vil slippe ut CO₂ under sin kjøring, i de årene de disponerer bilen, men ikke tilføre trafikken et nytt slikt kjøretøy. Dersom virksomheten disponerer bilen i ca 5-6 år, betyr dette at 2/3 deler av bilens levetid er utenfor virksomheten, og helheten i utslippene bør vurderes. Dette betyr at 2/3 daler av bilens CO₂ utslipp «fjernes» fra andres mulighet til å gjennomføre utslippet.

Det forventes at virksomhetene vil kjøpe eller lease relativt nye biler, fra 1 til 3 år gamle. En god løsning vil være at leasingselskapene lager en ny leasingperiode etter at den første leasingkontrakten for en annen kunde er helt eller delvis gjennomført. På den måten er det kjøretøy som er i «systemet» til

³ Skrive tallet for antall busser?

leasingselskap. Det kan også være mulig for leasingselskapet å få tilgang til kjøretøy i bruktbilmarkedet, som for eksempel Finn.no, eller lignende. Den offentlige virksomheten kan også gå til direkte anskaffelse av disse kjøretøyene. Ved direkte anskaffelse kan fortsatt bilene inngå i biladministrasjonssystemet. Det kan være at avtalene ikke åpner opp for bruktkjøp. I så fall skal dette spesifiseres i rapporteringsskjemaet.

Bybusser går som oftest i kontrakter på ca 8 år. Dette betyr at bruktkjøp i dette markedet, vil føre til at det blir gamle og slitte busser, med mindre kundetilfredshet og større sannsynlighet for teknisk svikt, som blir satt på markedet. Vi ønsker derfor ikke et slikt krav. Det bør likevel etterspørres brukte bybusser, dersom de er av nyere dato og med tilfredsstillende tekniske spesifikasjoner til å kunne kjøre den aktuelle ruta. Disse vurderingene blir opp til den enkelte oppdragsgiver å vurdere.

6.3 CO₂ og miljø

For bybuss

En bybuss som bruker diesel, har et CO₂ utslipp på ca. 50 tonn CO₂ per år⁴.

For 25 bybusser gir dette en utslippsreduksjon på 1 250 tonn per år, dersom vi antar at batterielektriske og biogass drevne bybusser ikke har utslipp. Over en kontraktperiode på 8 år, vil dette til sammen utgjøre 10 000 tonn CO₂. Dersom bransjen læres opp til å søke unntak, basert på denne endringen, er det mulig at utslippsreduksjonen blir negativ.

Dersom endringen blir innført antar vi dieselbusser blir erstattet av biogassbusser. Jamfør Miljødirektoratets utredning knyttet til biogass i bomringen, er det ikke mulig å si om/hvilke endringer dette vil føre til for lokalmiljøet, i forhold til endringer i utslipp av for eksempel NO_x, partikler, HC, CO.

For påkrevd bruktkjøp

De første to månedene i 2023 er det registrert 60⁵ person- og varebiler med forbrenningsmotor. Dersom dette er representativt, vil det utgjøre ca 360 biler på årsbasis.

Om disse bilene kan hentes ut fra bruktmarkedet, og på den måten ikke tilføre nye fossile kjøretøy på veien, vil dette kunne føre til at andre ikke får kjørt disse bilene. Kjøretøy i Norge lever i snitt litt over 19 år⁶. For hvert nye kjøretøy som går på fossilt drivstoff kan vi, avhengig av størrelse, forvente CO₂ utslipp mellom 15 og 30 tonn før det vrakes. Det sier noe om hvorfor det er viktig å velge rett i første omgang.⁷

Det blir sannsynligvis ikke riktig å kalkulere dette inn som en «full» klimagevinst. Virksomheten vil bruke fossile biler og slippe ut CO₂, men dersom man likevel gjør dette regnestykket, bli tallene som følger:

360 biler x ca 2 tonn CO₂ per år er 720 tonn CO₂ årlig.

⁴ Ca. 60 000 km pr år, 0,3 liter diesel pr km = 47,88 tonn (1 liter diesel = 2,66 kg CO₂)

⁵ Dette er basert på kun to måneders registrering. Tallet har derfor stor usikkerhet (eksl. 25 fossile politibiler)

⁶ [OM VRAKPANT - Autoretur](#)

⁷ <https://www.anbud365.no/bransjer/transport/nullutslippskjoretoy-er-i-ferd-med-a-fa-fotfeste-i-det-offentlige/>

Over 2/3⁸ av bilens totale levetid på 19 år (12,7 år) blir dette totalt 9 120 tonn CO₂.

6.4 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene

For endring a) om fremskyndelse av miljøkravet for bybuss mener vi det vil ha liten effekt, men medføre noen administrative konsekvenser. Det forventes noe ekstraarbeid for å omarbeide planlagte utlysninger, på kort varsel. Det forventes også noen kostnader knyttet til rapportering av unntak fra miljøkravene i forskriften.

Det forventes at de «enkleste» elektrifiseringstiltakene allerede er planlagt gjennomført for 2024, og at de som gjenstår er mer krevende.

Det forventes at en bybuss på biogass har en merkostnad på ca. 2-300 000 kr i innkjøp. I tillegg kommer ekstra tap på redusert restverdi 200 000 kr. Det forventes også at biogassen vil være dyrere enn diesel i drift, både fordi biogass er dyrere og fordi drivstoffbruket øker. Dette kan utgjøre fra 200 000 kr til 1 000 000 kr per buss i en kontraktperiode. Det gir en merkostnad i bussens driftstid (8 år) på ca. 1 150 000 kr per bybuss (400 000 kr innkjøp + 750 000 kr drivstoff). For 25 bybusser blir dette 28 750 000 kr.

28,75 mill. kr / 10 000 tonn CO₂ gir en pris per tonn CO₂ på 2 875 kr.

Vi gjør oppmerksom på stor usikkerhet knyttet til tallene, og at CO₂-gevinsten også kan bli negativ (utslippene øker), dersom utspillet går utover «samspillet» og forutsigbarheten bransjen har opplevd frem til nå.

For endring b) om innføring av rapporteringsplikt ved unntak fra miljøkravet, vil dette ha en god effekt for myndighetene i å få oversikt over hvorfor noen oppdragsgivere, i praksis fylkeskommuner ser seg nødt til å gjøre unntak fra miljøkravet for bybuss. 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, men denne koblingen holder DFØ allerede på å etablere for personbil og varebil. Det er et stort behov for bedre styringsdata om grønne anskaffelser som vil kunne gi mulighet til å følge en utvikling og sette inn konkrete tiltak som veiledning, seminarer med videre. Et slikt system med rapporteringsplikt og tilhørende veiledning vil enklere kunne tilpasse seg læring underveis. Rapporteringssystemet er allerede etablert for å ta imot rapportering fra unntak fra miljøkravet for varebil og personbil, det vil være en liten jobb å også ta imot rapportering fra unntak fra miljøkrav for bybuss. Rapporteringssystemet vil være automatisert, hvorpå det vil kreve lite ressurser å drifte.

Den som skal rapportere er den som er ansvarlig for anskaffelsen hos oppdragsgiver, altså den som gjør unntak fra miljøkravet i forskriften, når eller før vedkommende inngår kontrakt. Vi kan tenkes situasjoner hvor man har tildelingskriterier for nullutslipp, hvor rapportering skjer etter at tildeling av kontrakt har skjedd. Det vises til forskriftsteksten om at rapportering skal skje uten ugrunnet opphold.

⁸ 2/3 deler av dette utslippet, ref. argumentasjonen ovenfor under overskriften «For påkrevd bruktkjøp»

Det forventes at det brukes like lang tid å rapportere en bybuss som en personbil. Utslippene vil være ca. 50 ganger større for en bybuss. Vi anser derfor belastningen knyttet til denne rapporteringen overveies av nytten den gir.

For endring c) antar vi at det å kjøpe brukte kjøretøy vil ha relativt små endringer ut over at leasingselskap/biladministrator/virksomhet må kjøpe biler i bruktmarkedet og at dette vil kunne få konsekvenser for anskaffelsesrutiner, bilens driftstid for den offentlige virksomheten og garantiordninger.

Det antas at antall biler dette gjelder for vil minke over tid og føre til et ytterligere press for å gå over til nullutslippskjøretøy.

Vedlegg I – Gammel og ny forskrift

Gammel forskrift	Ny forskrift
§ 1. Formål	§ 1. Formål
Forskriftens formål er å sikre at offentlig anskaffelse av kjøretøy bidrar til å fremme og stimulere markedet for nullutslippsløsninger i veitransporten.	Forskriftens formål er å sikre at offentlig anskaffelse av kjøretøy bidrar til å fremme og stimulere markedet for nullutslippsløsninger i veitransporten.
§ 2. Virkeområde	§ 2. Virkeområde
Forskriften gjelder kontrakter for alle anskaffelser av kjøretøy til veitransport. Dette omfatter blant annet kjøp, avbetalingskjøp, leasing og leie av kjøretøy både ved inngåelse eller fornyelse av rammeavtale og ved avrop på eksisterende rammeavtale.	Forskriften gjelder kontrakter for alle anskaffelser av kjøretøy til veitransport. Dette omfatter blant annet kjøp, avbetalingskjøp, leasing og leie av kjøretøy både ved inngåelse eller fornyelse av rammeavtale og ved avrop på eksisterende rammeavtale.
Forskriften gjelder anskaffelser som foretas av:	Forskriften gjelder anskaffelser som foretas av:
a., offentlig oppdragsgiver omfattet av forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) og forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften).	a., offentlig oppdragsgiver 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 om 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.	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 om 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.	c., underleverandør til operatør nevnt i bokstav b.
Forskriften gjelder ikke kontrakter ved anskaffelse av:	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.	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.	b., kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk av Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi.
c., spesialtilpasset kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne iht. NAVs regler om slik ytelse.	c., spesialtilpasset kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne iht. NAVs regler om slik ytelse.
d., spesialkjøretøy i gruppe M1, jf. forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften), slik de er angitt i forordning (EU) 2018/858 vedlegg II del III, som for eksempel pansret kjøretøy, ambulanse, kjøretøy tilpasset rullestol og mobilkran (kjøretøy gruppe N3).	d., spesialkjøretøy i gruppe M1, jf. forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften), slik de er angitt i forordning (EU) 2018/858 vedlegg II del III, som for eksempel pansret kjøretøy, ambulanse, kjøretøy tilpasset rullestol og mobilkran (kjøretøy gruppe N3).

e., kjøretøy til løyvepliktig drosjetransport.	e., kjøretøy til løyvepliktig drosjetransport.
§ 3.Miljøkrav	§ 3.Miljøkrav
Offentlig oppdragsgiver, operatør og deres underleverandører som nevnt i § 2 annet ledd skal stille følgende miljøkrav ved anskaffelse av:	Offentlig oppdragsgiver, operatør og deres underleverandører som nevnt i § 2 annet ledd skal stille følgende miljøkrav ved anskaffelse av:
a., Personbil (M1): 0 g CO ₂ /km	a., Personbil (M1): 0 g CO ₂ /km
b., Varebil (N1-I, N1-II og N1-III): 0 g CO ₂ /km	b., Varebil (N1-I, N1-II og N1-III): 0 g CO ₂ /km
c., Buss (M2 og M3): Euro VI	c., Buss (M2 og M3): Euro VI
d., Bybuss (M2 og M3): 0 g CO ₂ /km	d., Bybuss (M2 og M3): 0 g CO ₂ /km
e., Lastebil (N2 og N3): Euro VI.	e., Lastebil (N2 og N3): Euro VI.
Bybuss i § 4 bokstav d er buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass.	Bybuss i § 4 bokstav d er buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass.
§ 4.Unntak fra miljøkrav	§ 4.Unntak fra miljøkrav
Offentlig oppdragsgiver og operatør og deres underleverandører kan fravike miljøkrav i § 3 dersom:	Offentlig oppdragsgiver og operatør og deres underleverandører kan fravike miljøkrav i § 3 dersom:
a., primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3	a., primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3
b., tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig	b., tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig
c., bybuss som bruker biogass	c., bybuss som bruker biogass
d., behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene i § 3	d., behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene i § 3
e., virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3.	ed., virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3.
Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO ₂ utslipp og muligheten for bruk av biogass kan vurderes.	Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO ₂ utslipp. og muligheten for bruk av biogass kan vurderes. Personbiler og varebiler som ikke kan oppfylle miljøkrav § 3 skal anskaffes brukt (registrert i minst 12 måneder) så lenge rammeavtalen åpner for dette.
§ 5.Rapporteringsplikt når det gjøres unntak fra miljøkrav iht. § 4 bokstav a–e	§ 5.Rapporteringsplikt når det gjøres unntak fra miljøkrav iht. § 4 bokstav a–ed
Virksomheter som fraviker miljøkrav for personbil og varebil etter § 4, skal rapportere til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Dette gjøres uten ugrunnet opphold etter at anskaffelsen er foretatt.	Virksomheter som fraviker miljøkrav for <i>personbil, varebil og bybuss</i> etter § 4, skal rapportere til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Dette gjøres uten ugrunnet opphold. <i>For anskaffelser av bybuss skal det ved bruk av unntak i § 4 bokstav d redegjøres for når ladestruktur vil være tilgjengelig.</i>
	Alle kjøretøy rapporteres ved registrering av kjøretøyet i kjøretøyregisteret Unntatt bybusser som rapporteres av utlyser av bussanskaffelse senest ved kunngjøringstidspunktet

Rapporteringen skal inneholde begrunnelse for unntak som nevnt i § 4 bokstav a–e. Rapporteringen gjøres elektronisk på fastsatt skjema (www.anskaffelser.no/nullutslippsforskrift).	Rapporteringen skal inneholde begrunnelse for unntak som nevnt i § 4 bokstav a– e d. Rapporteringen gjøres elektronisk på fastsatt skjema (www.anskaffelser.no/nullutslippsforskrift).
§ 6.Ikrafttredelse	§ 6.Ikrafttredelse
Forskriften gjelder fra 1. januar 2023 med unntak av § 3 bokstav d som gjelder fra 1. januar 2025 .	Forskriften gjelder fra 1. januar 2023 med unntak av § 3 bokstav d som gjelder fra 1. januar 2025 2024.
Fra samme dato oppheves forskrift 21. desember 2021 nr. 3840 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport.	Fra samme dato oppheves forskrift 21. desember 2021 nr. 3840 om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport.
§ 7.Overgangsbestemmelse	§ 7.Overgangsbestemmelse
Forskriften gjelder for anskaffelse som kunngjøres etter forskriftens ikrafttredelse. Forskriften gjelder også ved avrop på eksisterende rammeavtale eller konkurranse gjennomført i dynamisk innkjøpsordning etter forskriftens ikrafttredelse.	Forskriften gjelder for anskaffelse som kunngjøres etter forskriftens ikrafttredelse. Forskriften gjelder også ved avrop på eksisterende rammeavtale eller konkurranse gjennomført i dynamisk innkjøpsordning etter forskriftens ikrafttredelse.

Vedlegg II – Utkast til rapporterings skjema for bybuss

Veiledning for bybuss er under utarbeidelse, men vil få tilsvarende utforming og løsning som for person- og varebiler [Veiledning om unntak for kjøretøyforskriften | Anskaffelser.no](#), som er illustrert under;

Veiledning om unntak for kjøretøyforskriften

Veiledning om unntak fra Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport.

Hvordan registrerer du unntak?

[Gå til registrerings skjema](#)



Det skal registreres **ett skjema per nye kjøretøy** som ikke tilfredsstiller forskriftens miljøkrav.

Registrering skal skje når kjøretøyet bestilles (avrop). Dette er for å sikre best mulig kvalitet på registreringen av årsaken for unntaket.

Av hensyn til GDPR bes det ikke om innlogging eller personinformasjon, og IP-adressen til innsender registreres ikke. Skjemaet har derfor en uformell status: som nevnt ovenfor er hovedhensikten å få bedre forståelse om hvilke barrierer som hindrer overgangen til null- og lavutslippskjøretøy.

Om de ulike feltene i skjemaet:

- De fleste feltene brukes til å koble unntaksregistreringen med kjøretøysregisteret og sikre kvaliteten i dataene
- **Postnummer:** Brukes til å plassere hvor kjøretøyet brukes. Her ønsker vi å se hvordan geografiske hensyn kan påvirke valg
- **Merke og modell:** Eksempel på *utfylling*: Merke: Volvo, Modell: V90
- **Din rolle:** Vi ønsker å vite hvor i organisasjonen den som tar beslutninger om unntak sitter
- **Årsak til unntak:** Gir oss bedre forståelse av unntaksårsak. Dette skal brukes for å prioritere tiltak for å fremme innføring av nullutslippskjøretøy
- **Utfyllende informasjon:** Vi ønsker tilbakemeldinger på øvrige utfordringer dere møter på, som ikke besvares i skjema

Når må unntak registreres?

Hovedregelen er at alle nye kjøretøy som anskaffes av det offentlige skal tilfredsstille forskriftens miljøkrav. Tidligere versjoner av forskriften krevde søknad om dispensasjon ved

Registrering av unntak fra forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport

Se [veiledning om skjema](#).

Navn på den offentlige virksomheten/enheten *

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

Organisasjonsnummer *

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

Postnummer *

Skriv inn postnummeret til kjøretøyetets hjemmehase.

Selveier eller Leasing *

Selveier

Leasing

Merke *

Skriv inn bilens merke.

Vedlegg III – Intervju av aktører

Vi har intervjuet noen aktører i markedet og forelagt dem tidsskissen nedenfor, for å få en respons på hva er et realistisk tidsforløp ved anbud.

Aktør	Problemstilling – respons
Aktør I	Aktør I er den som sendte inn eksemplet på tidslinjen i en anbudsprosess, se tabell nedenfor. De understrekte hvor tidkrevende det er å planlegge en utlysning og forankre budsjett og resultat. Det ble også poengtert at korte tidsfrister ville favorisere biogass, en løsning som de anså for mindre gunstig i et lokalmiljøperspektiv og mer kostbart per passasjerkilometer. Dette ville føre til enten redusert rutetilbud eller økte kostnader sammenlignet med batterielektrifisering. For batterielektrifisering tar det lang tid å finne tomter, skaffe strøm og justere linjer/pendler. Dette tar ikke så lang tid for biogass.
Aktør II	Aktør II bekrefter også tidsestimatene, og peker også på tid til politisk forankring, som kan være kompliserte. De er organisert som en del av fylkeskommunen og skal ut med tre ruter/anbudspakker høsten 2023 og kan derfor bli «rammet» av endringene.
Aktør III	Aktør III bekreftet også tidsestimatene i figur 2, og at tildeling av kontrakt ofte skjer ca. 18 mnd. før oppstart, slik at operatøren skal få tid til å gjøre nødvendige tilpasninger, innkjøp m.m. Det påpekte også at de er avhengig av at bussanlegg som skal benyttes av valgt leverandør er både tilgjengelig for valgt operatør og at det er tilrettelagt for valgt løsning (biogass, elektrisitet ...). Dette kan være et krevende for bussruter i rurale strøk og det kan også være en utfordring med elektrisk løsning på enkelte ruter i de kaldeste periodene vinterstid, pga. det ekstra behovet for oppvarming av bussen.
Aktør IV	Aktør IV refererte til et mindre anbud de nylig hadde hatt ute (<i>på 2 år, fordi de ønsket å synkroniser kommende anbudspakker i Telemark</i>). I anbudet hadde de fått inn 2 tilbud og det med 80% biogass buss løsning vant (<i>de hadde da benyttet DFØ/MD drivstoff matrise med 10 poeng EL, 8,5 poeng biogass ...</i>). Rammen for dette tilbudet var opprinnelig på 19 MNOK p.a. men måtte økes til 23 MNOK siden det ikke kom inn noen tilbud. En mulig årsak til valgt biogass løsning var at det fantes biogass tilgang i «begge» ender av rutene. De kunne også bekrefte at tidsestimatene i figur 2 stemte sånn noenlunde, selv om man kunne oppleve både noe kortere og lengre prosesser, helt avhengig av lokale forhold. De hadde opplevd at det lokale nettselskapet tilsynelatende ga en raskere saksgang nå en ved tidligere tilfeller, noe som kan skyldes en proaktiv holdning fra aktør IV og at de hadde klart å bygge en relasjon til nettselskapet.

Eksempel på en tidsplan for en Aktør nr 1. på et spesifikt innkjøp:

Aktivitet	Dato
	2019- 2021
Tomtesøk, avklaringer med kommuner om bygging av anlegg, strøm	1-3 år
Tverrfaglige analyser, forberedelser og avklaringer, mål.	2-6 mnd

Bestilling av anskaffelse av ny kontrakt' inkl mål for anskaffelsen	(styresak, beslutning)
Forberedelser av krav, løsninger, økonomi, budsjett	ca. 12 uker
Utvikling av konkurransegrunnlag og beslutning om utlysning	ca. 16 uker
Utllysning av konkurransegrunnlag	29.04.2023
Tilbudsfase - operatørene skrive første tilbud oppdatering av konkurransegrunnlaget	18 uker inkl juli
Frist for innlevering av tilbud (tilbudsfrist)	11.09.2023
Evaluering, forhandlinger, tildeling og karensperiode	ca. 10 uker
Signering	
Oppstartsfase - leveranse av materiell og infrastruktur	ca. 18 mnd
Oppstart av Oppdraget	30.06.2025

Vedlegg IV – Markedsoversikt over kontrakter med mulig fornyelse i 2024

Oversikten er tatt ut fra markedsoversikten til kollektivforeningen⁹ og er ikke kvalitetssikret, men gir et realistisk bilde av totalomfanget og den geografiske fordelingen.

Kontrakter med mulig fornyelse i 2022											
(klippet ut fra: OFFENTLIG-Markedsoversikt-Buss-Host-2022-Kollektivtrafikkforeningen)						Total: 1171					
Agder Kollektivtrafikk AS	Agder Buss AS	Andre	Sør	1 134 000	30	Fossil diesel	01.01.2015	30.06.2024	Ingen	Ruteområde øst: Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vesårshei og Åmli	Anbud pågår.
Agder Kollektivtrafikk AS	Setesdal Bilruter L/L	Andre	Sør	4 726 000	100	Fossil diesel og 3 elbusser	01.01.2015	30.06.2024	Ingen	Ruteområde vest: Arendal, Grimstad, Lillesand, Birkenes og Froland	Anbud pågår.
Brakar AS	Vy Buss AS	Vy AS	Øst	4 698 000	90	28 batterielektriske, 11 hybrid, ellers fossil diesel	01.07.2014	30.06.2024	Ingen	Nedre Eiker kommuner samt linje 169	
Kolumbus AS	Vy Buss AS	Vy AS	Vest	1 100 000	32	Euro VI fossil	01.07.2017	30.06.2024	2 år	Dalane	
Kolumbus AS	Vy Buss AS	Vy AS	Vest	2 650 000	67	Euro VI fossil	01.07.2017	30.06.2024	2 år	Jæren	
Kolumbus AS	Connect Bus AS	CBRE Investment Management	Vest	13 215 000	206	14 el busser + øvrig Euro VI fossil diesel	01.07.2016	30.06.2024	2 år	Nord-Jæren	
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Unibuss AS	Unibuss	Øst	5 040 000	97	54 biogassbusser (70% av produksjon = 3 530 000 rutekm.) ca. 43 dieselbusser Euro 6	01.07.2016	30.06.2024	2 år	Tønsberg og omegn	538
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Vy Buss AS	Vy AS	Øst	1 221 000	36	14 biogassbusser (70 % av produksjon = 855 000 rutekm.) 19 HVO-busser (30% av produksjon = 366 000 rutekm.)	01.01.2020	30.06.2024	2	Nordre Vestfold	
Skyss/Kringom - Vestland f.k.	Firda Billag AS	CBRE Investment Management	Vest	4 500 000	100		20.06.2016	18.06.2024	2 år	Kommunene Flora, Naustdal, Førde, Askvoll, Fjaler, Gaular, Bremanger, Balestrand, Høyanger, Gloppen, Jølster, Hyllestad, Selund og Gulen. Ruteskisse 2: Kristiansund, Averøy, Smøla og Aure	
Fram - Møre og Romsdal f.k.	Tide Buss AS	Tide	Midt	2 315 000	64	49 euro 5, 15 euro 6 fossil diesel	01.01.2014	31.12.2023	1 år		
TFFK - Snelandia	Boreal Transport Nord AS	Boreal	Nord	4 835 000	114	Biodiesel	01.01.2016	30.09.2023	1+1+1	Finmark	
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Vy Buss AS	Vy AS	Øst	4 890 000	98	31 biogassbusser (50% av produksjon = 2 445 000 rutekm) ca. 60 dieselbusser Euro 6 og 9 stk. Euro 5	28.06.2016	27.06.2023	2 år (ett år benyttes)	Grenland	
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Tide Buss AS	Tide	Øst	4 340 000	97	Ca. 97 dieselbusser Euro 6	01.07.2014	30.06.2022	2 år (to år benyttes)	Sandefjord, Larvik, Horten med mer	
Skyss/Kringom - Vestland f.k.	Firda Billag AS	CBRE Investment Management	Vest	1 500 000	40		23.06.2014	22.06.2022	2 år	Kommunene Stryn, Hornindal, Eid, Våggøy, Selje, Måloy-Sogndal, Måloy-Ålesund, Selje-Førde, Stryn-Sandane, Berren-Ålesund	

⁹ <https://kollektivtrafikk.no/innsikt/markedsoversikt-buss/>