

Til:
firmapost@vegvesen.no

Vår dato 29.09.2023
Deres dato: 03.07.2023
Vår referanse Tobias Bang-Hansen
Deres referanse 23/21010-3

Høring - Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Fornybar Norge viser til Forslag til endring av forskrift 20. desember 2022 nr. 2384 om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport (nullutslippsforskriften kjøretøy).

Fornybar Norges formål er å jobbe for at Norge hurtigst mulig blir et nullutslippssamfunn med vekst og verdiskaping basert på fornybar energi, elektrifisering og annen utslippsfri energibruk. Vi skal fremme bærekraftige energiløsninger og sameksistens med andre samfunnsinteresser. Samtidig mener vi, i tråd med totalberedskapskommisjonens rapport NOU 2023:17, at beredskap for bortfall i energiforsyningen er et av de viktigste grepene som kan gjøres for å ivareta samfunnssikkerheten. Slik beredskap må være dimensjonert for hele krisespekteret, og kunne fungere selv i perioder med lengre bortfall av strøm. Denne type beredskap innebærer bruk av kjøretøymateriell av ulik karakter for å kunne sikre hurtig reparasjon og feilretting, samt ivaretagelse av personellsikkerhet.

Våre medlemsbedrifter benytter ulike kjøretøy til drift og vedlikehold av egne og/eller andre anlegg. Endringene i forskriften vil således treffe alle nettselskaper, energientreprenører, leverandører av materiell og kraftprodusenter i Norge. Disse benytter kjøretøy i daglig vaktjeneste og beredskap, noe som er avgjørende for montasje- og reparasjonsberedskap, og for å forhindre uønsket nedetid i strømmettet.

Nye krav er velkomne i bransjen den dagen markedet gir tilgang til å anskaffe kjøretøy som tilfredsstiller kravene til beredskap i krisesituasjoner. Flere og flere av Fornybar Norge sine medlemmer går over til nullutslipps kjøretøy der dette ikke har betydning for beredskap og sikkerhet, samtidig må man erkjenne at man vil være avhengig av en miks av fossilt og elektrisk i flere år framover.

Hyppigere ekstremværhendelser vil kunne påvirke kraftsystemets leveringspålidelighet fremover, i tillegg må kraftsystemets evne til å motstå driftsforstyrrelser også dimensjoneres for de øvre deler av krisespekteret. Med dagens helhetlige utfordringsbilde, og gitt den anstrengte sikkerhetspolitiske situasjonen, er det viktig at



selskapene innen kraftproduksjon, energientreprenører, leverandørindustri og nettselskaper raskt og sikkert kan rykke ut og rette feil. I situasjoner ved bortfall av strøm, kan ikke disse kun belage seg på bruk av kjøretøy med elektriske fremdriftslinjer, både fordi strømmen er borte der de skal jobbe, og fordi de må ha med seg tungt utstyr og materiell (f.eks. kabeltromler). Det er i dag ingen elektriske kjøretøy som fullt ut kan støtte disse helt nødvendige kravene, og det finnes heller ingen andre nullutslipps alternativer.

En tilleggsdimensjon er helse og sikkerhet for personell som er ute i felt, i f.eks. en beredskapssituasjon – ofte langt fra folk og bosetning. Ofte i områder uten mobildekning, i vintermørke, under snøstorm og ekstremvær. Da fungerer arbeidsbilen både som nyttekjøretøy, varmestue og ekstra sikkerhet. I vårt polare vinterklima er det helt avgjørende at personell har en “trygg havn” ute i felt. Med mulighet til å skifte til tørre klær - også i temperaturer ned mot –40 grader.

Pr. i dag er det ingen elektriske kjøretøy som kan tilfredsstille disse kravene fullt ut. HMS må og skal alltid komme i første rekke. Alle skal komme trygt hjem, hver dag. Forslaget til ny forskrift vil rett og slett kunne sette folks liv og helse i fare.

Fornybar Norges kommentarer til endringene i forskriften:

Fornybar Norge forstår endringene i ny §4, tredje ledd, slik at det vil bli forbudt å gå til innkjøp av nye fossilbiler fra det tidspunkt forskriften trer i kraft. Med den foreslåtte endringen i forskriften, vil selskapene måtte gå til anskaffelse av slike kjøretøy på brukmarkedet. I tillegg vil det fortsatt være anledning til å kjøpe brukte elbiler. Dette fører til at behovet for kjøretøy kanskje kan møtes, men ikke uten at det også kommer nye fossilbiler inn på markedet.

Det fremkommer av endringsforslaget at det ikke vil bli åpnet for dispensasjoner eller unntak. Dette vil medføre store konsekvenser for de som skal opprettholde strømforsyningen i Norge, da mye av kjøretøyparken består av spesialkjøretøy det i dag ikke finnes fossilfrie alternativer for, eller som det fremover vil være svært redusert tilgjengelighet av. Slikt kjøretøysmateriell er i meget begrenset grad tilgjengelig i brukmarkedet.

Nettselskapene, energientreprenørene og leverandørindustrien er helt avhengig av å kunne operere kjøretøyparken under alle forhold, også i perioder med strømutfall. Beredskap basert på batterielektriske kjøretøy vil derfor i beste fall være svært sårbar, i realiteten en stor risiko for forsyningssikkerheten som nevnt tidligere. Fornybar Norge har i arbeidet med totalberedskapskommisjonens rapport påpekt viktigheten av at kritiske brukere i kraftforsyningen identifiseres og hensyntas i arbeidet med en prioriteringsordning for drivstofforsyning. For å kunne utføre vedlikehold og reparasjoner er aktørene i kraftnæringen avhengig drivstoff til kjøretøysmateriell i alle deler av krisespekteret.



Fornybar
Norge

Flere nettselskaper og energientreprenører har som nevnt endret sine strategier for kjøp og bruk av elektriske kjøretøy. De senere år er en økende andel av kjøretøyparken basert på elektrisk fremdrift, og man elektrifiserer løpende kjøretøy som ikke inngår i poolen av beredskapskjøretøy. Fornybar Norge anser det allikevel som for tidlig å erstatte selskapenes fossile beredskapskjøretøy med elektrisk fremdrift av nevnte årsaker. Vi er svært bekymret for konsekvensene ved alvorlige beredskapshendelser, enten de er knyttet til ekstremværhendelser eller hendelser i de øvrige deler av krisespekteret. Enkelte nettselskaper og energientreprenører har gjennomført pilot-prosjekter der man har testet ut elektriske varebiler i montasje- og vaktjeneste. Den entydige tilbakemeldingen er at teknologien ikke har kommet langt nok for elektriske varebiler, spesielt hva angår rekkevidde og nyttelast. I enkelte av disse prosjektene har selskapene sett seg nødt til å returnere samtlige innkjøpte elektriske varebiler kun etter 6 mnd., da bilene har vist seg å ikke tilfredsstillende selskapenes kravspesifikasjoner.

Fornybar Norge mener ny forskrift må hensynta at offentlige oppdragsgivere med ansvar for en av samfunnets viktigste infrastrukturer har særegne behov for noen av sine biler som vanskelig kan oppfylles i bruktbilmarkedet. Gapet mellom tilgjengelige fossilbiler i bruktbilmarkedet, kjøretøyenes egenskaper og egnethet som man i beredskapsøyemed og som offentlig oppdragsgivere trenger, er i dag for stort og vil få store beredskapsmessige konsekvenser.

Fornybar Norge mener hensynet til beredskap og personellens sikkerhet knyttet til vår mest samfunnskritiske infrastruktur, ikke er tilstrekkelig vektlagt og hensyntatt i forslag til endring i forskrift. Gitt den anstrengte sikkerhetspolitiske situasjonen og viktigheten av beredskap for bortfall i energiforsyningen, mener Fornybar Norge at det er avgjørende at nettselskapene, energientreprenørene, leverandørindustrien og kraftprodusentene som et minimum gis dispensasjon fra regelverk når det gjelder beredskapskjøretøy.

Fornybar Norge ser frem til et møte med Statens Vegvesen for å drøfte og diskutere de muligheter og utfordringer de som bygger, drifter og vedlikeholder samfunnets viktigste infrastruktur står ovenfor.

Vennlig hilsen
Fornybar Norge

Kristin H. Lind
Direktør Nett og beredskap

Tobias Bang-Hansen
Næringspolitisk Rådgiver