

Uttale frå Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommune er positive til intensjonen i forskrifta. Forskriftsendringa kan vere eit døme på korleis vi kan nå felles klimamål ved å kombinere verkemiddel frå statleg hald med verkemiddel og tiltak frå t.d. fylkeskommunar.

Vestland fylkeskommune forutset ei kompensasjonsordning som dekker både auka kostnader til materiell og ladeinfrastruktur for bussar.

Vestland fylkeskommune peiker på at det kan bli vanskeleg for alle drosjeforetak å levere pr 01.01.2022 dersom fylkeskommunen skal krevje nullutslepp i innkjøp av drosjetenester for skuleskyss, som er omfattande i økonomisk omfang. Det er allereie minkande tilgang på drosjebilar som er tilrettelagde for transport av rullestolbrukarar.

Her er kan det vere at ein i ein periode må nytte dispensasjon frå miljøkravet for å få eigna køyretøy til skuleskyss med drosje.

For eigne køyretøy ser Vestland fylkeskommune utfordringar knytt til bruk av bilar i tunnel under driving/på anlegg. For slik bruk vil fylkeskommunen be om unntak.

Fylkeskommunen ber om at følgjande blir gjort tydelegare:

- Gjeld forskrifta for Skyss sine kjøp av transporttenester med bybuss og drosje, både i avtalar med drosjeselskap, samt bussoperatørar inkludert deira underleverandørar?

Det er lagt opp til ei unntaksbestemming: «Unntaket vil gjelde når det ikke eksisterer nullutslippskjøretøy i det segmentet av kjøretøy som etterspørres.»

Ved anbudsutlysing ønskjer Skyss som innkjøparar ein reell konkurranse. Det vil difor vere avgjerande at det finst meir enn ein tilbydar av nullutslippsløysingar i segmentet av køyretøy som vert etterspurd.

- I høringsforslaget er det lagt opp til følgjande definisjon: «Direkte bruk av straum eller brenselcelle som nyttar ein karbonfri energiberar som hydrogen blir definert som nullutslepp.» Definisjonen tek utgangspunkt i energiberar og avgrensar dette til straum og hydrogen. Det vert ikkje sagt noko om opphavet til energien (fossil eller fornybar).
Forslag: Definere nullutslepp som motor utan avgassar med klimapåverknad.
- Det følger ikkje av høringsnotatet kva det inneber at «kravet til lastebiler og øvrige busser må justerast opp frå Euro V til Euro VI». Frå andre kjelder følger det at det for tunge køyretøy (over 3.5 tonn) er det motorane og ikkje sjølve køyretøyet som skal klare dei til ein kvar tid gjeldande Euro-krava til typegodkjenning.
Forslag: Oppgi Eurokrava som utslepp gram NOX, PM, HC, CO og CH4 per levert eining energi frå motoren, målt per kWh.