



DIREKTORATET FOR FORVALTNING OG
ØKONOMISTYRING
Postboks 7154 St. Olavsplass

0130 OSLO

Vår referanse: 2022/125655-5
Saksbehandler: Sondre Lindholm Båtstrand
Dato: 28. september 2022
Deres ref.:

Høringsinnspill - krav til transport av varer og tjenester

Å slå sammen elektrisitet, hydrogen og biogass til én kategori kan absolutt være forenklende for oppdragsgiver, og kan dermed være et fornuftig grep. Noen innvendinger melder seg likevel: Sammenslåingen tildekker forskjeller i miljøvennligheten til de ulike drivstofftypene, og i kontraktsoppfølging kan det bli utfordrende å skille mellom biogass og fossilgass.

Tips til kontraktsoppfølging innebærer kun å sjekke om kjøretøyet er gassdrevet med skiltnummer som begynner på GA, men et GA-kjøretøy kan like gjerne ha fossilt drivstoff som biogass. Samme utfordring har oppstått ved forsøk på å likestille nullutslippskjøretøy og biogasskjøretøy når det gjelder bomtakster. Så langt har det for Fjellinjens del endt med å gi fritak for alle gassdrevne kjøretøy over 3500 kg.

DFØ bør gi noen råd til hvordan vi skiller mellom ulike gasstyper i oppfølgingen. Å be om kvittering på leverandørs innkjøp av biogass gir ikke nødvendigvis bevis på at akkurat våre oppdrag er utført med biogass på tankene.

Vi ber dere videre vurdere å ta større hensyn til geografi, tid og størrelse på kjøretøy. Selv om ladestruktur og annet er på plass i byene, er det ikke like enkelt i distriktene. Bergen kommune stiller strengere krav til transport innen kommunegrensen enn for leveranser til andre kommuner som deltar i vårt innkjøpssamarbeid. Ett eksempel er rammeavtalen for matvarer til sykehjemmene (postkjøkken), der vi krever 100 % nullutslippsteknologi eller biogass ved leveranser innenfor kommunegrensen, og 50 % ved leveranser til samarbeidsparter. Kravene skal være oppfylt etter 12 måneder (innen Bergen) og 18 måneder (utenfor Bergen).

Å gi leverandører tid til å fase inn nullutslippskjøretøy kan være viktig for å sikre konkurranse og at mindre aktører kan gi tilbud. Store nullutslippskjøretøy kan være betydelige investeringer, og dermed noe en del aktører først kan gjøre etter at en kontrakt er sikret. Lang leveringstid kan også være en utfordring. I rammeavtalene vi har inngått for elevtransport, inngår krav om innfasing av utslippsfrie busser. For noen bydeler gjelder at minst én nullutslippsbuss skal være satt inn i oppdragsutførelsen senest ett år etter oppstart, mens for andre er kravet én nullutslippsbuss innen to år. Vi presiserer også at nye nullutslippsbusser skal komme i tillegg til eventuelle eksisterende nullutslippsbusser ved oppstart av kontrakt, slik at andelen utslippsfrie busser skal øke i perioden.

I vårt standardbilag for transport av varer og tjenester, stiller vi ulike krav knyttet til kjøretøyenes vekt. Personbiler og lette varebiler skal være nullutslipp, mens Euro 6 er kravet til tungevarer, busser og lastebiler. Det kan være hensiktsmessig å differensiere mellom

størrelser på kjøretøy, fordi nullutslippsalternativer er mye mer utbredt blant mindre kjøretøy enn store. Spesialkjøretøy må også vurderes særskilt.

I rammeavtalen for næringsavfall, stilte vi krav om utslippsfrie biler i indre bomring innen 12 måneder etter kontraktsignering. Krok-biler, liftbiler og sugebiler er unntatt, men kravet gjelder kjøretøy med totalvekt under 3,5 tonn, komprimatorbiler og skapbiler. Resultatet ble blant annet en el-drevet komprimatorbil.

Når det gjelder andre miljøkrav, kan det være en idé å nevne tomgangskjøring. I rammeavtale for matvarer til skoler og barnehager, og rammeavtale for fisk og fiskeprodukter, stiller vi krav om at leverandør skal skru av motor under lasting og lossing. I rammeavtalene for elevtransport heter det at «Av miljøhensyn skal ikke sjåføren tomgangskjøre bussen mer enn to minutter, unntak er det som eventuelt er nødvendig for å sikre en behagelig temperatur for barna.» Leverandøren må påta seg opplæringsansvar for sjåførene, herunder innen miljøvennlig/brukervennlig kjøring, og sjåførene skal ha en passasjervennlig miljøvennlig kjørestil.

I rammeavtale for produksjon og levering av middager til institusjoner, og rammeavtale for næringsavfall, har vi stilt krav om at sjåfører skal ha gjennomført kurs i økonomisk og miljøvennlig kjøring tre eller seks måneder etter oppstart eller ansettelse. Før et slikt krav blir stilt kan det imidlertid være lurt å undersøke om det er tilgjengelige kurs i nærområdet.

Med hilsen
Innkjøp konsern

Birgitte Gullestad - innkjøpssjef
Søndre Båtstrand - rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk.