
Mottakere ifølge liste

Høring: krav/kriterier til klima- og miljø i anskaffelse av person- og varebiler

DFØ ønsker innspill og tilbakemeldinger på forslag til standardformulerte krav og kontraktsvilkår for klima- og miljøvennlig anskaffelser av person- og varebiler som skal brukes i offentlige anskaffelser. De endelige kravene skal publiseres som veiledning til offentlige innkjøpere i Norge.

Slik gir du innspill

— Dette utkastet består av to ulike krav og kontraktsvilkår til anskaffelse av person- og varebiler, som vi ønsker innspill på. Disse finner du i tabellene nederst i dette dokumentet. Hver av tabellene har en egen rad nederst hvor du kan skrive inn dine innspill. Dokumentet med dine innspill sendes til postmottak@dfo.no med kopi til oddolaf.schei@dfo.no. E-posten med høringssvar bes merkes med «Høringsinnspill - krav til miljø- og miljø i anskaffelse av person- og varebil». Offentlige virksomheter oppfordres til å sende høringssvar via eFormidling.

Fristen for å gi innspill er **30 september 2022**

Høringsinnspill vil bli publisert på [høringssiden](#) og blir offentlig tilgjengelig.

Dersom du har spørsmål i forbindelse med høringen, ta kontakt med Odd – Olaf Schei (oddolaf.schei@dfo.no).

Venlig hilsen

Odd – Olaf Schei
Seniorrådgiver
DFØ

1. Innledning

DFØs divisjon for offentlig anskaffelser (ANS) er statens fagorgan for offentlige anskaffelser. Et av våre mål er å hjelpe offentlige oppdragsgivere med å redusere klima- og miljøbelastningen fra deres anskaffelser. Veiledningen vår er frivillig å bruke og skal være en hjelp i anskaffelser, og skal også bidra til at leverandørene møter lignende krav i flere anskaffelser.

I [handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon](#) er transport et prioritert område. Innenfor kategorien transport er det å redusere klimabelastningen fra anskaffelsen og bruk av kjøretøyet ett av hovedmålene. Innfasing av nullutslippskjøretøy (el) er identifisert som det viktigste tiltaket for å oppnå dette. 1 januar 2018 trådte [Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport \(1.1.2022\)](#), denne ble revidert 1 januar 2022 og det vil sannsynligvis bli en ny revidering til 1.1.2023, som bl.a. tar hensyn til den teknologiske utviklingen innenfor transportsektoren. ANS utarbeider standardformuleringer av krav som oppdragsgivere kan stille når de skal anskaffe person- og varebiler for å redusere klimabelastningen..

Kartlegging av bruken av dagens 28 kriterier

I perioden 2017 – 18 ble det utviklet et kriteriesett for offentlige aktører sin anskaffelse av lette kjøretøy (personbiler og varebiler). Totalt ble det utviklet **28 ulike kriterier** innenfor fem områder (*17 tildelingskriterier og 11 kravspesifikasjoner*), som er tilgjengelig i [Kriterieveviseren](#) se oversikt under.

Tabell 1. - Oversikt krav – kriterier lette kjøretøy

| Område | Tildelingskriterier | Kravspesifikasjoner |
|----------------------------|---------------------|---------------------|
| CO2 | P=B / V=BA (3) | P= BA / V= BAS (5) |
| Energiforbruk | P=AS / V=AS (4) | |
| NOx | P=B / V=BA (3) | P=BA / V=S (3) |
| Livssyklus kostnader (LCC) | P=AS / V=AS (4) | |
| Støy | P=B / V=BA (3) | P=BA / V=S (3) |
| Sum | 17 | 11 |

P=personbil / V=Varebil / B=Basis / A=avansert / S=Spydspiss

Våren og høsten 2021 gjennomførte DFØ sammen med PwC 13 brukerintervjuer hvor vi testet ulike hypoteser og deres behov for veiledning og verktøy på bærekraftige anskaffelser. For kategorien lette kjøretøy, ble Politiets fellestjenester, Nordkapp kommune og Lillehammer kommune intervjuet. Deres tilbakemeldinger knyttet til nivåene var:

- Basis oppleves som for avansert
- Hvis jeg skal stille et krav, må jeg selv forstå hva kravet går ut på, som innkjøper
- Er det slik at basis garanterer at markedet kan møte på disse?
- For omfattende
- Ønsker tydeligere føringer om hva de skal ta med - si hva som er viktigst – standardisering

Riksrevisjonen gjennomførte i 2021/22 en undersøkelse om hvordan myndighetene gjennomfører sine anskaffelser for å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger. De opplever DFØs kriterieveviser som lite nyttig og oppgir at krav- og kriteriesettene er for omfattende, kompliserte og lite brukervennlige. Innkjøperne savner konkrete krav og kriterier for klima og miljø som er målbare og

veiledning for en realistisk kontraktoppfølging av slike krav og kriterier. Det er også et ønske om at krav- og kriteriesettene integreres i konkurransegrunnlagsmalene for å gjøre det enklere å ta disse i bruk.» Videre konkluderer Riksrevisjonen med at «mange offentlige oppdragsgivere henter inspirasjon til klima- og miljøkrav i veiledningsmateriellet, men kravene som stilles har sjelden det presisjonsnivået som anbefales. Etter Riksrevisjonens vurdering er det gevinster å hente ved økt kjennskap til og bruk av veiledningsmaterieill og opplæringstilbud, for å sikre at det offentlige går foran og bruker sin markedsrett på en enhetlig måte».

Flere av brukerne syntes det var for mange krav/kriterier å forholde seg til. De ønsket at de heller fikk et utvalg det var «trygt» å bruke. En foreslått løsning for dette i prototypen er en teknisk løsning som gjør dette utvalget.

. Kravene skal publiseres i DFØs [kriterieveiviser](#) (som skal lanseres i ny versjon i november 2022).

I dette dokumentet finner du:

- først bakgrunn for og forslag til standardformulerte krav til anskaffelse av person- og varebiler.

Bakgrunn for krav til anskaffelse av person- og varebiler

Denne og tidligere regjeringer har klare mål for utslippsreduksjoner på transportområdet. Norge har inngått avtale om å samarbeide med EU 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 vedtatt et strammere mål for 2030 som innebærer at enkeltlandenes forpliktelser må økes. Norge vil trolig få et mål om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 50 prosent sammenlignet med 2005.

Offentlig sektor må bidra til at vi når disse målene. Transport er et av de områdene der offentlige innkjøp er særlig egnet som virkemiddel for å nå Norges klima- og miljømål. Målene er knyttet både til det offentliges kjøp av kjøretøy eller transporttjenester, men også indirekte virkninger som synliggjøring av el-kjøretøy som realistisk alternativ, etablering av ladeinfrastruktur og egnet kompetanse.

Andre miljøhensyn

Klima og CO₂ utslipp og energieffektive løsninger har hovedfokus i dette forslaget. I tillegg jobber DFØ med å se på mulighetene for å jobbe videre med andre miljøaspekt ved kjøretøy, bl.a. med batteriproduksjonen [anskaffelser.no - batterier](#) hvor vi veileder hvordan du som innkjøper kan ta hensyn til bærekraft ved anskaffelse av batterier.

2. DFØs forslag til krav til anskaffelse av person – og varebiler.

DFØ forslår to krav: en kravspesifikasjon som er lovfestet i [forskrift](#) og et kontraktskrav ved leasing av person- og varebiler.

Anskaffelsesfaglig innretning på kravene:

Kravene skal bidra til at det faktiske utslippet av klimagasser (CO₂) reduseres og at man får en bedre oversikt over egen kjøretøypark.

Vi foreslår et enkelt krav som gir størst klimaeffekt og som er enkelt å benytte seg av for den enkelte innkjøper.

| Oversikt over spesifikasjoner | | | |
|--|--------------------------------------|-------------------|--|
| Tittel på krav/kontraktsvilkår | Spesifikasjonstype | Nivå | Kravet/kontraktsvilkåret innebærer: |
| 1. Utslippskrav til person- og varebil | Kravspesifikasjon og kontraktsvilkår | Basis / Lovfestet | At tilbudet skal inkludere kjøretøy som tilfredsstillende miljøkravene i forskriften. |
| 2. Kontraktskrav ved leasing av person- og varebiler | Kontraktskrav | Grunnleggende | At både oppdragsgiver og sentrale myndigheter får en god oversikt over egen kjøretøypark |

Forklaring av nivåene:

Grunnleggende; krav vi forventer at alle stiller, med mindre det ikke er relevant for den anskaffelsen eller at det foreligger særlige unntaksbetingelser. Krav/kontraktsvilkår som ikke krever veldig mye av innkjøper å bruke, og som flere produsenter oppfyller og har mulighet til å dokumentere at de oppfyller kravet.

- **Lovfestet (obligatorisk);** skal være med, kravet er regulert i lov eller forskrift.

Viderekommende; Dette er spesifikasjoner/krav for innkjøpere som ønsker å være ekstra ambisiøse innen miljøprestasjon. Spesifikasjonen/kravene kan være mer krevende for innkjøper å bruke, og/eller det er kun noen få produsenter som allerede oppfyller dette, og/eller det kan være mer arbeidskrevende for produsenter å oppfylle og/eller dokumentere. Dette kan også gå over i en innovativ anskaffelse.

Forslag til kravformuleringer:

Under følger forslag til formuleringer av DFØs krav til: utslippskrav til person- og varebiler.

Vi ønsker innspill på: både innholdet i kravformulering og hvordan leverandøren skal dokumentere kravet, i tillegg til en helhetlig vurdering av kravene. I nest nederste rad i hver av kravtabellene finner du konkrete spørsmål som vi også ønsker svar på. I nederste rad kan du fylle inn dine svar og andre innspill.

| | |
|--|--|
| 1. Utslippskrav til person- og varebil | Nivå: (Lovfestet) Spesifikasjonstype: Kravspesifikasjon og kontraktsvilkår |
| Formål med kravspesifikasjonen: Hovedformålet med miljøkriteriet er å sikre at leverandørens tilbud tilfredsstillende kravene i Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport (FOR-2021-12-21-3840) | |
| Kravformulering: Tilbudet skal hovedsakelig inkludere kjøretøy som tilfredsstillende utslippskravene spesifisert i Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport (FOR-2021-12-21-3840), dvs. <u>nullutslipp</u> i de fleste tilfeller. Eventuelle andre kjøretøy som tilbys skal ha lavest mulig CO ₂ utslipp. | |
| Dokumentasjon av kravet: Utslippstall vil bli vurdert basert på informasjonen som ligger i Statens vegvesens "Nybilvelger". SVV - Nybilvelger | |

NB: Man kan forkaste et tilbud som ikke inneholder nullutslipp og/eller tilbud som inneholder «unødvendige» høye utslipp på kjøretøyet

Informasjon til innkjøpere som skal bruke kravet:

[Forskriften](#), som gjaldt fra 2018 ble skjerpet inn fra 1.1.2022, med bl.a. krav om nullutslipp for person- og lette varebiler. Videre innskjerping planlegges fra 1.1.2023* og ventes å omfatte alle person- og varebiler. Se mer veiledning hos DFØ ([lenke til side som er under utarbeidelse](#))

Vi har gjort kravet «tidløst» med å henvise til forskriften, som selv stipulere ikrafttredelse tidspunkt for mulige endringer i kravet. Husk at ved eventuelle avvik fra forskriften, etter 1.1.2023*, så vil innkjøperen ha ansvar for innmeldingen bruk av unntaksbestemmelsen i et enkelt skjema hos DFØ ([skjema under utarbeidelse](#)). Dette skjemaet erstatter tidligere søknad om unntak fra forskriften til Statens Vegvesen.

Bruk Vegvesenets verktøy "Nybilvelgeren" for å se om utslippstallene for bilmodellene oppfyller kravet.

- Husk at krav og kriterier må følges opp. Veiledning finner du på DFØs hjemmesider under "Kontraktsoppfølging"

*Forutsetter at forslag til ny forskrift vedtas i løpet av høsten 2022

Konkrete spørsmål til høringspartner:

- i. Er dette en god måte å støtte innkjøperen i å overholde forskriftens krav?
- ii. Var noe av teksten vanskelig å forstå i tilfelle hva?
- iii. Har du forslag til videre forenkling og tydeliggjøring?
- iv. Kjenner dere til noen gode tiltak som ikke nevnes i dette kravet?
- v. Er det noe veiledning dere ønsker?

Fyll inn dine svar og andre innspill du har til dette kravet her (henvis gjerne til i, ii, iii etc. ovenfor):

ii.

- Forskriften fastsetter minimumskrav for utslipp for de ulike biltyperne, men slik vi leser kravet, åpnes det for at tilbudet kun *hovedsakelig* skal inkludere kjøretøy som oppfyller disse minimumskravene. Er det riktig forstått at kravet innebærer at bilene ikke trenger å tilfredsstillere minimumskravene i forskriften?

Hvis så er tilfelle, synes vi det er noe uklart slik kravet er formulert, hva som skal til for å oppfylle kravet. Vi tenker at det bør defineres klarere hva «hovedsakelig» innebærer. For eksempel: hvilken prosentandel er tilstrekkelig for å oppfylle kravet om hovedsakelig?

- Det er også uklart om man med «eventuelle andre kjøretøy» viser til kjøretøy som ikke oppfyller utslippskravene i forskriften, eller om man viser til andre typer kjøretøy enn de som er omfattet av forskriften.

iii.

- I nybilvelgeren kan man sette opp kriterier for alle krav man ønsker å ha med. Vi brukte det i siste anskaffelse av leiebiler, som en guide til hvilke biler vi ønsket tilbud på. I tillegg hadde vi CO2 utslipp som et evalueringskriterium.
- Det bør tydelig fremkomme i kravet hva som er krav til biler som faller innenfor forskriften, og hva som er kravet til biler som ikke er omfattet av forskriften.

- Til orientering må lenken til forskriften oppdateres. Lenken til forskriften som står i kravet nå, leder til opprinnelig kunngjort versjon, og ikke til den nyeste versjonen av forskriften.

V.

- Vi synes det hadde vært fint dersom kriterieveiviseren også foreslo krav/tildelingskriterier som kan stilles til de bilene som ikke er omfattet av forskriften. Ved forrige anskaffelse av biler til brukere, brukte vi følgende tildelingskriterium, etter samarbeid med DFØ, som kanskje kan tjene som inspirasjon til andre oppdragsgivere:

Tildelingskriteriet miljø vektet 15 %

Følgende elementer inngår i evalueringen av dette tildelingskriteriet:

Grad av utslipp av CO2 (g/km), jf. Betingelser for konkurransen, punkt 5.2.2

Dette stod i Betingelser punkt 5.2.2:

NAV ønsker å ta hensyn til anskaffelsens klimapåvirkning, og vil derfor premiere de bilene som har lavest CO2- utslipp ved å vektlegge bilenes utslipp i evalueringen.

Under tildelingskriteriet miljø vil det legges vekt på hvilken grad av CO2-utslipp (g/km) bilene/modellseriene som tilbys har. De tilbudte bilene/modellseriene gis poeng etter en skala fra 0-5, der 5 er best og gis til den bilen/modellserien som har lavest utslipp av CO2.

Dersom det tilbys en modellserie, vil evalueringen av bilenes CO2-utslipp gjøres på følgende måte:

- *CO2-utslipp til bilen med lavest pris vektet med 40 %*
- *CO2-utslipp til bilen med høyest pris vektet med 15 %*
- *Gjennomsnittlig CO2-utslipp for hele serien vektet med 45 %.*

Evalueringen av tildelingskriteriet miljø vil skje på grunnlag av opplysninger som fremkommer i Statens Vegvesens «Nybilvelger». Oppdragsgiver henter informasjonen fra Nybilvelgeren ved evaluering.

Dersom bilen eller en eller flere modeller i en modellserie ikke fremkommer av Statens Vegvesens «Nybilvelger» skal leverandøren i tilbudet dokumentere utslipp av CO2 på en annen måte som oppdragsgiver kan finne egnet, f.eks. ved merkeplakaten «Miljø- og energimerking av nye personbiler» eller ved COC – Samsvarserklæring for registrering av nye typegodkjente kjøretøy per bilmodell. Det samme gjelder dersom leverandøren kan dokumentere at informasjon om en modell ikke fremkommer korrekt i Statens Vegvesens «Nybilvelger».

Det skal være enkelt for oppdragsgiver å kople de tilbudte bilene til informasjonen i Nybilvelgeren eller den dokumentasjonen som leverandøren i tilfellene beskrevet over dokumenterer CO2-utslipp med. Dersom det ikke er samsvar mellom navnet på den tilbudte bilen og informasjonen i Nybilvelgeren eller dokumentasjon om bilens CO2-utslipp, skal leverandøren fylle inn navn som fremkommer i Nybilvelgeren eller dokumentasjonen for CO2-utslipp i angitt kolonne i bilag 2.

| |
|--|
| |
| |

| | |
|--|---|
| 2. Kontraktskrav ved leasing av person- og varebiler | Nivå: Grunnleggende Spesifikasjonstype: Kontraktskrav |
| Formål med kravspesifikasjonen: For å få en fullstendig oversikt over egen bilpark og at myndighetene får en samlet oversikt over offentlig eiet og leasede kjøretøy. Pr. 1.1.2022 eier/leaser det offentlige totalt ca. 40 - 50.000 person- og varebiler, ca. 40 % leaset. Dette vil bidra til at man kan ta gode valg om behovet for nye kjøretøy, nye tiltak for en fremme overgang til nullutslippskjøretøy, regne ut klimapåvirkningen av egen kjøretøybestand m.m. | |
| Kravformulering: Før overlevering av leaset kjøretøy til oppdragsgiver, skal leverandøren (leasing selskap) ha registrert oppdragsgiver som bruker i kjøretøyregisteret. | |
| Dokumentasjon av kravet: Ved utskrift av registrering av kjøretøyet hos Statens vegvesen. Oppdragsgiver kan eks. sjekke at kjøretøyet er registrert ca. 1 mnd. etter i anskaffelser.no/bilparkdata * <i>*verktøyet vil få denne funksjonalitet i løpet høsten 2022</i> | |
| Informasjon til innkjøpere som skal bruke kravet: Gir bedre styringsinformasjon til oppdragsgivere, kjøretøyforvalterne og sentrale myndigheter, som grunnlag for utvikling, prioritering og oppfølging av forbedringstiltak. De fleste leasingselskapene gjør dette allerede, men det viktig at vi får et helhetsbilde og like vilkår overfor leverandørene. | |
| Konkrete spørsmål til leverandører: i. Synspunkter til kravet? | |
| Fyll inn dine svar og andre innspill du har til dette kravet her: Dette er allerede et helt normalt krav i en slik anskaffelse, som vi pleier å ha med. | |