



Direktoratet for forvaltning og økonomistyring

Kontaktperson:
Odd Olaf Schei

Tidl. dato og referanse
15.05.2022

Dato og referanse
04.10.2022

Høring: krav/kriterier til klima- og miljø i anskaffelse av transport av varer og tjenester

Vi viser til høringsnotat av 15.05.2022, referanse 22/645-1 hvor DFØ ønsker innspill og tilbakemeldinger på forslag til standardformulerte krav og kriterier for utslippsfri transport av varer og tjenester

Posten er Norges største transportør. Vi har høye miljøambisjoner og ønsker å være en pådriver for at Norge og Norden skal nå sine klimamål og ta ansvar i et globalt perspektiv. Vi stiller oss positive til å komme med innspill til standardformulerte miljøkrav i offentlige anskaffelser. Med en betydelig bilpark, og en voksende andel fossilfrie kjøretøy, har Posten Norge klare målsettinger for omstilling til bærekraftig varetransport.

Realiteten i markedet tilsier at det er 3,64% EL-Varebiler og 0,43% EL-Lastebiler i den Norske bilparken, ref. [Norges vei til nullutslipp](#), noe som betyr at det fortsatt er en svært begrenset tilgjengelig kapasitet på fossilfrie kjøretøy og at kapasiteten som finnes bør benyttes så effektivt som mulig. Dette gjør det desto viktigere at kravspesifikasjon utarbeides med basis i de faktiske forhold, med tanke på hva som er tilgjengelig i markedet. Dette for å sikre mulighet til å kunne oppfylle slike krav, samt ivareta fokus på god utnyttelse av kapasitet noe som synes å mangle i kravene.

Vi ønsker å legge vekt på tre forskjellige områder:

- Samlasting
- Differensiere varebil og lastebil
- Kjøretøytester og -rapporter



Samlasting

For å sikre en bærekraftig transport er det ikke tilstrekkelig å kun se på kjøretøyets drivstoff, man bør også vektlegge hvordan de benyttes. Der det er hensiktsmessig bør det tilrettelegges for bruk av samlast.

De foreslåtte anbudskriteriene til DFØ øker kompleksiteten for de store samlastere. Miljøkrav hvor man oppfordres til å dedikere ett kjøretøy til en kunde/rute begrenser muligheten for samlasting, dette medfører igjen flere kjøretøy på veiene og flere kjørte km, med færre pakker. Store samlastere har et kontinuerlig fokus på høy fyllingsgrad og effektive ruter. Optimering av ruter gir effektiv transport som reduserer lokal forurensing og klimautslipp.

Differensiere varebil og lastebil

Elektriske varebiler har vært på markedet i flere år og vi ser en økning i antall tilgjengelige kjøretøy. Hva gjelder elektriske tyngre kjøretøy/lastebiler, er man foreløpig i starten av denne implementeringen. Når man i kravsetting, ikke skiller mellom dette faktum, og allikevel utarbeider krav som ikke hensyntar fremføringsmetode, basert på hva slags beskaftenhet godset har, vil man som transportør oppleve at det fort blir en vanskelig oppgave å etterkomme krav om nullutslipp. Det vil også være en utfordrende oppgave å estimere andel nullutslippsløserer.

En samlaster kan ha flere sendinger til en spesifikk adresse, og aktuell sending trenger derfor ikke å gi en ekstra dedikert utkjøring. I slike tilfeller kan det føre til at vi gjør én lastebilleveranse istedenfor å benytte flere varebiler for distribusjonsoppdraget. Ved å sette et skille mellom krav til lastebil og varebil i anbudskriteriene «straffes» vi ikke for å sende gods med lastebil, som primært fremføres med Euro 6.

Vi har kun sett et par eksempler på anskaffelser der det er gjort en slik differensiering, og vi håper med dette at flere tar en slik kravsetting i bruk, se eksempel fra Bergen Kommune.

1 Mindre kjøretøy

Det skal benyttes nullutslippskjøretøy (elektrisk, hydrogen) eller biogass til transportoppdrag innenfor Bergens kommunegrense på denne kontrakten.

Kjøretøy defineres i § 4 i bilforskriften. Med mindre kjøretøy menes følgende:

1. transport med kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3,5 tonn (4,25 tonn for elektrisk og hydrogen) – N1
2. Persontransport med bil med inntil 8 sitteplasser + fører - M1.

Dersom det tidvis er behov for større kjøretøy i leveransene enn angitt, skal disse minst tilfredsstillende utslippskravene i klasse Euro 6/VI.

Utenfor Bergens kommunegrense skal det benyttes kjøretøy som minst tilfredsstillende utslippskravene i klasse Euro 6/VI.

2 Mellomstore kjøretøy

Det skal benyttes nullutslippskjøretøy (elektrisk, hydrogen) eller biogass til transportoppdrag innenfor Bergens kommunegrense på denne kontrakten.

Kjøretøy defineres i § 4 i bilforskriften. Med mellomstore kjøretøy menes:

1. Varetransport med kjøretøy med totalvekt over 3,5/4,25 tonn, men ikke over 12 tonn – N2
2. Persontransport med bil med flere enn 8 sitteplasser + fører, men med totalvekt inntil 5 tonn (minibusser) – M2. Drosjetransport er ikke omfattet her.

Dersom det tidvis er behov for større kjøretøy i leveransene enn angitt, skal disse minst tilfredsstillende utslippskravene i klasse Euro 6/VI.

Utenfor Bergens kommunegrense skal det benyttes kjøretøy som minst tilfredsstillende utslippskravene i klasse Euro 6.

3 Store kjøretøy

Kjøretøy på kontrakten må minst tilfredsstillende utslippskravene i klasse Euro VI.

Kjøretøy defineres i § 4 i bilforskriften. Med store kjøretøy menes:

1. Varetransport med kjøretøy med totalvekt over 12 tonn – N3
2. Persontransport med bil med mere enn 8 sitteplasser + fører og med totalvekt over 5 tonn (større busser) - M3.



Kjøretøylister og -rapporter

Dokumentasjon og oppfølgingskravene benytter i stor grad kjøretøylister basert på registreringsnummer og lister over hvilke sendinger som er gått med hvilken bil. En slik løsning er hensiktsmessig for mindre selskaper som benytter dedikerte biler/ruter til en kunde. For en større samlaster vil det være en omfattende prosess:

- Med en kjøretøypark på flere tusen kjøretøy i Norge, vil en slik liste fort være utdatert, ettersom vi har kontinuerlig utskiftning, og det vil kreve daglig oppdatering for å holde slike «lister» oppdaterte. Det vil være uforholdsmessig dyrt å vedlikeholde listene, da dette er manuelt arbeid som vil kreve flere årsverk å holde oppdatert og verdien for kunde vil være begrenset. Dersom målet er å sikre at vi kan innfri anbudskravene til fossilfrie leveringer kan vi levere kjøretøylister til selve anbudskonkurransen.
- Siden vi ikke kjører faste ruter kan det være umulig å koble ett spesifikt kjøretøy til en forsendelse siden dataene i mange tilfeller ikke finnes. I tillegg kan vi ha mange leveranser til en mottaker, uten at vi vet om hver enkelt sending tilhører et spesifikt anbud.
- Som transportør er vi ofte en tredjepart og har derfor ikke kunnskap om hvilke sendinger som tilhører en spesifikk avtale.
- De foreslåtte anbudskravene vil gjøre kontrakter med slike krav mindre attraktive for samlastere og potensielt medføre høyere priser, flere kjøretøy på veiene og mindre konkurranse.



Vi ser det som mer hensiktsmessig å bruke en rapportering på forventet utslippsfriandel ved utleveringer som eksempelet under fra Statens Innkjøpscenter (SIS) viser, og at vi går bort i fra kjøretøylister.

Nr.	Beskrivelse
4.4.5	<p>Miljøvennlig transport</p> <p>70% av «last mile» leveransene i kommunene angitt under skal gjennomføres med nullutslippskjøretøy (dvs. batterielektrisk, hydrogen) eller biogasskjøretøy fra og med 6 måneder etter avtalens ikrafttredelse. F.o.m. 1 år etter avtalens ikrafttredelse er kravet 90%. F.o.m. 2 år etter avtalens ikrafttredelse er kravet 95%.</p> <ul style="list-style-type: none">• Oslo• Trondheim• Bergen• Stavanger <p>50% av «last mile» leveransene i kommunene angitt under skal gjennomføres med nullutslippskjøretøy (dvs. batterielektrisk, hydrogen) eller biogasskjøretøy fra og med 6 måneder etter avtalens ikrafttredelse. F.o.m. 1 år etter avtalens ikrafttredelse er kravet 70 %. F.o.m. 2 år etter avtalens ikrafttredelse er kravet 90%.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tromsø• Lillestrøm• Kristiansand• Bodø• Tønsberg• Ås• Hamar• Lillehammer• Drammen• Ålesund• Skien• Gjøvik• Molde• Harstad• Steinkjer• Arendal <p>Med «last mile» transport menes siste transportetappe til angitt leveringssted. Ved forespørsel skal leverandøren kunne dokumentere hvilke kjøretøy som har blitt benyttet til å gjennomføre den miljøvennlige transporten, definert ned til den enkelte leveranse.</p>



Avslutningsvis ønsker vi å nevne at man kan ikke kan vente på en godkjenning for å benytte erstatningskjøretøy ved bilreparasjoner. Bilproblemer oppstår ad-hoc, og vi kan ikke stoppe produksjonen i påvente av en godkjenning gjeldende et kjøretøy. Det er tidfestet 1 ukes frist for bruk av reservekjøretøy, tilgang på eventuelle deler ligger utenfor vår kontroll og kan dermed gjøre det vanskelig å etterkomme krav,

Videre må det gis unntak fra krav om utslippsfrie kjøretøy i postnumre hvor det kreves 4-hjulstrekk for å levere, og i områder med ekstra store avstander. Ref: «Unntak der transportbehovet ikke kan dekkes av nullutslippskjøretøy»

Se Link:

[Nå blir det krav om nullutslippskjøretøy i offentlige anskaffelser - regjeringen.no](#)

Vi håper dere vil ta hensyn til våre synspunkter og ønsker dere lykke til med det videre arbeidet.