

DFØ

Att: Odd Olaf Schei og Erik Gathen Berg

Dato: 28. september 2022

Deres ref: 22/645

**HØRING: KRAV/KRITERIER TIL KLIMA- OG MILJØ I ANSKAFFELSE AV TRANSPORT AV VARER OG TJENESTER**

TINE viser til høringsbrev datert 15. mai 2022 på DFØs hjemmeside med høringsfrist 30. september 2022. Brevet inneholder et krav/kriteriesett A, og et krav/kriteriesett B.

A inneholder kravspesifikasjon og kontraktsvilkår med nivå ambisiøst. I det ligger at alle kjøretøy som benyttes på kontrakten skal gå på elektrisitet (hel-elektrisk), hydrogen eller biogass. Per i dag, er det vår oppfatning at markedet er for umodent for ambisiøst nivå.

B inneholder kravspesifikasjon, tildelingskriterium og kontraktsvilkår med nivå basis. I det ligger at et minimumsnivå av oppmøtene/oppdragene skal leveres med kjøretøy på elektrisitet (hel-elektrisk), hydrogen eller biogass.

TINE har stort fokus på det grønne skiftet, bærekraft og hvordan Norge skal bli et lavutslippsland innen 2050. Hvordan vi jobber med KUKRAFT (biogass basert på kugjødse), innfasing av fornybar energi, utslipp fra gård og produksjon med mer, framgår av TINEs årsmelding. <https://www.tine.no/om-tine/TINE-aarsrapport-2021-digital.pdf>

**Oppsummering av TINEs høringsinnspill**

- TINE foreslår at DFØ innfører kriterier som vurderer leverandørenes evne til å gjennomføre bærekraftig omstilling istedenfor de foreslåtte kriteriene. Dette kan for eksempel være at kriteriene stiller krav til leverandørene om en innfasing av fornybar energi.
- De foreslåtte kriteriesettene vil føre til at leverandører må legge om sine kjøreruter. De aller fleste steder i landet vil det føre til at:
  - Utilsiktete virkninger som flere kjørte kilometer, økt utslipp, mer støy, og økt slitasje på kjøretøy og/eller flere kjøretøy.
  - Små selskaper vil måtte endre kjøreruter mer enn store selskaper, selv om de har lik eller høyere andel kjøretøy på miljøvennlig drivstoff. Dette er en uheldig konkurransevridning.
- TINE er positive til at elektrisitet, hydrogen og biogass er gitt lik verdi i kriteriesettet. Å holde flytende biodrivstoff utenfor vrir imidlertid konkurransen mellom aktører som har satset på denne typen miljødrivstoff og andre, ved at de ikke kan konkurrere om de offentlige kundene i samme grad. Uten å ha det som hensikt, vris også satsingen på miljødrivstoff bort fra flytende biodrivstoff. Med flytende biodrivstoff mener vi spesielt avansert biodrivstoff, jfr.

omsetningspåbudet/dobbelttelling. Disse vridningene gir et samfunnsøkonomisk effektivitetstap og er derfor uheldig.

- Rapporteringsverktøyet bør baseres på antall eller andel kjørte kilometer istedenfor oppmøter/oppdrag. Å knytte rapporteringen til kjørte kilometer vil gi insentiv til å prioritere null/lavutslipp på oppdrag og ruter med lange avstander, framfor oppdrag og ruter med mange stopp.

## **Forslag**

Gjennom kriteriesettene har DFØ en stor mulighet til å påvirke både innkjøpet som foretas og leverandørene som leverer dem i en mer miljøvennlig retning. Endringene vil skje over tid og man må derfor gi leverandørene mulighet for å gjennomføre ønskede endringer. Vi anbefaler derfor at DFØ innfører kriterier som vurderer leverandørens evne til å gjennomføre bærekraftig omstilling. Dette kan for eksempel være at kriteriene stiller krav til leverandørene om en innfasing av fornybar energi (El., hydrogen, biogass, flytende biodrivstoff) i sin totale transportflåte i løpet av en gitt tidsperiode, og/eller på den konkrete og avtalte kontrakten.

TINE har stor tro på at en slik tilnærming vil være svært positivt og bidra til at omstillingen til en klima- og miljøvennlig transport går raskere enn om man velger kriterier der endringen allerede skal ha skjedd. Markedet er ikke modent nok for en slik tilnærming.

## **Forventede virkninger av krav/kriteriesettene**

Kriteriesettene tar utgangspunkt i hvordan Oslo kommune har håndtert transport. TINE legger til grunn at tanken bak er at det skal ha en overføringsverdi til resten av landet. Det er imidlertid vanskelig å se hvordan overføringsverdien kan være så stor. I Oslo bor 13 prosent av Norges befolkning på 270 kvadratkilometer, det vil si på under 0,1 prosent av arealet i Norge. Det betyr at i Oslo transporteres mye varer til hver kunde over korte avstander. Å prioritere kjøretøy til kunder i Oslo kommune er noe helt annet enn å prioritere kjøretøy til enkeltkunder i de fleste andre kommuner i landet.

Den umiddelbare forventede effekten av krav/kriteriesettet er derfor økte utslipp og konkurransevridning til fordel for store aktører.

Enhver leverandør som ikke har alle sine kjøretøy på ønsket drivstoff, må regne med å måtte legge om kjøreruter som følge av kravene i kriteriesettet. Jo mer rutene må legges om, jo flere ekstra kjørte kilometer kommer til. Det vil også være slik at jo færre folk og større avstander, jo flere ekstra kilometer. I tillegg til økte utslipp, mer støyforurensning og slitasje på kjøretøy, fører det til økte kostnader.

Generelt vil det være bedre å kunne prioritere kjøretøy med miljødrivstoff på lange distanser med få stopp.

Behovet for å legge om ruter vil i gjennomsnitt være større hos en liten leverandør med en liten kjøretøyflåte, enn hos en stor leverandør med en stor kjøretøyflåte. Det vil gjelde selv om andelen kjøretøy med ønsket drivstoff er den samme. Det kan også gjelde selv om den minste leverandøren har den høyeste andelen kjøretøy med ønsket drivstoff.

Kravene i kriteriesettet må altså forventes å føre til økte utslipp, mer forurensning og slitasje på kjøretøy, samt økte kostnader. Samtidig vris konkurransen til fordel for store leverandører, selv om mindre leverandører totalt sett kan være minst like miljøvennlige.

### **Virkningen av å holde flytende biodrivstoff utenfor**

TINE er positive til at elektrisitet, hydrogen og biogass er gitt lik verdi i kriteriesettet. Av konkurransemessige hensyn bør imidlertid også andre typer biodrivstoff inkluderes. DFØ viser til et notat fra Miljødirektoratet som begrunnelse for å holde flytende biodrivstoff utenfor. Miljødirektoratet har vurdert oppfyllelsen av omsetningspåbudet for biodrivstoff, men har ikke vurdert virkning på konkurransen eller andre forhold. Avgjørelsen om hva som skal inkluderes kan derfor ikke ta utgangspunkt i dette notatet.

Ved å holde flytende biodrivstoff utenfor, stimuleres det til noen former for bærekraftige drivstoff framfor andre. Det vil føre til at aktører som har satset på bruk av flytende biodrivstoff holdes utenfor konkurransen om de offentlige kundene. Videre at investeringene framover går mot motorer som bruker andre typer drivstoff enn flytende biodrivstoff. TINE legger til grunn at det ikke har vært DFØs hensikt. Ved å holde flytende biodrivstoff utenfor, innfører man med andre ord en konkurransevridning. Slike konkurransevridninger gir et samfunnsøkonomisk effektivitetstap og er derfor uheldig.

### **Rapporteringsverktøyet**

Både «skjema for kjøretøyrapportering» og «skjema for oppfølging av kjøretøyrapportering» referer til antall oppmøter/oppdrag. TINE mener at antall/andel kilometer kjørt med de ulike drivstofftypene bør brukes i stedet, fordi utslipp skjer under kjøring, og ikke når kjøretøyet står stille. Å knytte rapporteringen til kjørte kilometer vil gi insentiv til å prioritere null/lavutslipp på oppdrag og ruter med lange avstander, framfor oppdrag og ruter med mange stopp. Dette kan ha en positiv effekt på reduksjon av totalt utslipp på oppdraget som helhet.

TINE håper med dette å ha gitt nyttige innspill i forbindelse med veilederen. Dersom det er behov for avklaringer, kan DFØ kontakte:

Bjørn Malm på e-post: [bjorn.malm@tine.no](mailto:bjorn.malm@tine.no) eller tlf: 93479627

Lise Sandsbråten på e-post: [lise.sandsbraten@tine.no](mailto:lise.sandsbraten@tine.no) eller tlf: 99350360.

Med vennlig hilsen  
TINE SA

Bjørn Malm

Lise Sandsbråten