

Høring - krav til transport av varer og tjenester

Høring fra: DFØ

Frist for innspill: 30. september 2022

Kontaktperson for høring: Odd Olaf Schei, tlf.nr. og epost hhv.: 911 22 747 og oddolaf.schei@dfo.no

Minimumskrav og kontraktskrav A.:

Konkrete spørsmål:

- I. Er dette en god måte å etterspørre utslippsfrie kjøretøy?
- II. Har dere innspill til endringer i ordlyden som kan gjøre det enklere og tydeligere?
- III. Forstår du når disse kravene skal benyttes og hvilke som hører sammen?
- IV. For å gjøre det **enklere** for brukeren har DFØ valgt å likestille el, hydrogen og biogass i minimumskrav og poengsettingen i tildelingskriteriet (10 poeng), slik det er gjort i Klima Viken. Mens vi i [drivstoffmatrisen](#) har el=10 poeng, hydrogen=9,5, biogass 6,5-8,5. Har dere innspill på dette?
- V. Har dere innspill på andre måter/områder og sette krav på, som kan redusere skadelig miljøpåvirkning og/eller fremme klimavennlige løsninger ved transport av varer og tjenester?

Fyll inn dine svar og andre innspill du har til dette kravet og kontraktsvilkåret her:

- I. Ja, dette oppleves som en god måte å etterspørre utslippsfrie kjøretøy.
- II. Innspill som kan gjøre det enklere og tydeligere:
 - Første setning på minimumskrav A.: "Alle kjøretøy som benyttes på denne kontrakten skal gå på elektrisitet (hel-elektrisk), hydrogen eller biogass."
 - Kommentar/spørsmål: Er det innafor med en kombinasjon av teknologiene? Opplevs litt uklart når en presisjon kun er lagt ved på el.
 - Forslag: Alle kjøretøy som benyttes på denne kontrakten skal gå fullstendig på elektrisitet, hydrogen, biogass eller en kombinasjon av disse.
 - Første setning på kontraktskrav A.: "Leverandøren forplikter seg til kun å benytte kjøretøy som går på elektrisitet (hel-elektrisk), hydrogen eller biogass i gjennomføringen av kontrakten. "
 - Kommentar/spørsmål: Likt som på minimumskravet.
 - Forslag: Leverandøren forplikter seg til å kun benytte kjøretøy som går fullstendig på elektrisitet, hydrogen, biogass eller en kombinasjon av disse i gjennomføringen av kontrakten.
- III. Ja, dette er forståelig.
- IV. Trondheim kommune(TK) benytter i dag en rangering av drivstoffteknologier i vårt tildelingskriterium på transport, hvor vi har valgt følgende ordlyd og inndeling:
 - **Nullutslippskjøretøy** - (Hydrogenkjøretøy eller 100 % batterielektriske kjøretøy), gir en uttelling på 10 poeng pr. kjøretøy per uke det er tilgjengelig for oppdraget.
 - **Biogass** - (komprimert biogass - CBG eller flytende biogass - LBG), gir en uttelling på 8 poeng pr. kjøretøy per uke det er tilgjengelig for oppdraget.

- **Biodrivstoff** - (øvrige bærekraftige biodrivstoff), gir en uttelling på 4 poeng pr. kjøretøy per uke det er tilgjengelig for oppdraget. Det skal benyttes 100% øvrige bærekraftige biodrivstoff som oppfyller EUs bærekraftskriterier* (*jf § 3-6 til § 3-9 i Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften)).
- **Fossil** - (fossile drivstoff), gir en uttelling på 0 poeng per kjøretøy per uke.
- **Hybrid** - følgende gjelder kun for B, C og D): kjøretøy som har ladbar hybridteknologi (plug-in hybrid) med minimum 50 km elektrisk rekkevidde, gir 1 poeng per kjøretøy per uke.
- **Elsykkel** - elsykkel gir en uttelling på 10 poeng pr. elsykkel per uke det er tilgjengelig for oppdraget.

Dette er tilnærmet likt som drivstoffmatrisen til DFØ, men vi har sett det nødvendig å inkludere hybrid og el-sykkel, samtidig som at 100% el og hydrogen er likestilt som "nullutslipp". Den største forskjellen mellom drivstoffmatrisen til DFØ, tildelingskriteriet til TK og minimumskravet i denne høringen er at biogass også er likestilt med el og hydrogen, og dermed ansees som nullutslipp, noe rangeringen både til DFØ(drivstoffmatrisen) og TK motstrider.

Det jobbes nå med en politisk sak i kommunen, som vil stille krav til transport av varer og tjenester innen 2025 og 2027 for hhv. lette og tunge kjøretøy. Her er biogass også inkludert, men vi har valgt å formulere det slik at det stilles krav til "nullutslipp og biogass". Tittelen er som følger: *Krav til bruk av nullutslipp og biogass for transport av varer og tjenester i Trondheim kommunes anskaffelser*. Den politiske saken har helt lik tankegang som kravene i høringen, men det er forsøkt å fortsatt differensiere nullutslipp (el og hydrogen) og biogass.

V. Innspill om miljø på andre områder ved transport:

- Vi har valgt å inkludere hybrid og el-sykkel i tildelingskriteriet vårt.
 - Det observeres at mindre vare- og tjenesteleveranser kan leveres med el-sykkel i byområdet og at el-sykkel er en mindre investering som kan gi store, positive innvirkninger på miljø.
- Vi har valgt å inkludere et dokumentasjonskrav (på tildelingskriterium og i kontraktsoppfølging) hvor leverandør må beskrive bruk av kjøretøy.
 - Det observeres at leverandører oppgir kjøretøy som ikke benyttes og/eller ikke er relevant for leveransen, og dokumentasjonskravet kom som en følge av det, i forsøk på å luke ut dette.

Fyll inn innspill til tilhørende [excel skjemaer](#) her:

Veldig bra. Vi har også erfart at nedtrekksmenyer og et rapporteringsskjema laget på forhånd gjør det enklere for leverandør og gjør at vi får den rapporteringen vi ønsker.

Minimumskrav og kontraktskrav B.:

Konkrete spørsmål:

- I. Er dette en god måte å etterspørre utslippsfrie kjøretøy?
- II. Har dere innspill til endringer i ordlyden som kan gjøre det enklere og tydeligere?
- III. Forstår du når disse kravene skal benyttes og hvilke som hører sammen?
- IV. For å gjøre det **enkler** for brukeren har DFØ valgt å likestille el, hydrogen og biogass i minimumskrav og poengsettingen i tildelingskriteriet (10 poeng), slik det er gjort i Klima Viken. Mens vi i [drivstoffmatrisen](#) har el=10 poeng, hydrogen=9,5, biogass 6,5-8,5. Har dere innspill på dette?
- V. Har dere innspill på andre måter/områder og sette krav på, som kan redusere skadelig miljøpåvirkning og/eller fremme klimavennlige løsninger ved transport av varer og tjenester?

Fyll inn dine svar og andre innspill du har til dette kravet og kontraktsvilkåret her:

- I. Ja, men det medfølger krav om ressurser hos oppdragsgiver, da metoden krever markedsdialog og en større presisering av omfang, i form av antall oppdrag/oppmøter. Ellers er det fint lagt opp med at minimumskravet legger seg på nivå av modenhet til markedet generelt og at leverandører som kan levere utover dette kan premieres for det i tildelingskriteriet.
- II. Se innspill på minimumskrav og kontraktskrav A.
- III. Ja, det er veldig fint og forståelig, og likner på metoden vi benytter i dag.
- IV. Se tilbakemelding på minimumskrav og kontraktskrav A.
- V. Det kan potensielt øke sjansen for bruk av kravene og kriteriene i B om det sees på andel av kjøretøyparken og ikke andel av oppdrag utført med nullutslipp, da det vil kreve mye innkjøpsfaglig kompetanse og ressurser for å finne riktig nivå å legge seg på, ved eksempelvis gjennomføring av markedsdialog og interne behovsundersøkelser for å kunne definere omfanget ved kontrakten og vite hvilken prosentandel som skal oppgis i minimumskravet.

Det evalueres her på en fire års periode noe som kan problematiseres ved at:

- Det vanskeliggjør dokumentasjon for leverandør når de skal oppgi kjøretøypark for fire år frem i tid, hvor de kanskje ser for seg bruk av biler som det ikke er mulig å inngå kjøpsavtale eller slikt på enda.
- Det kan være vanskelig for oppdragsgiver å vite behov/omfang så detaljert som er nødvendig her, så lang frem i tid.

Kanskje kan det være mer passende å ha tildelingskriterium for første året av kontrakten og at det heller står noe i kontraktskravet om at andel nullutslipp er forventet å øke noe for hver år og at rammene og behovet avtales i et møte mellom leverandør og oppdragsgiver tidlig hvert år?

Fyll inn innspill til tilhørende [excel skjemaer](#) her:

Vil anbefale bruk av nedtrekksmenyer i skjemaet "kjøretøyskjema" også, da erfaringen tilsier at det vil gi mer riktig innlevering. Det kan gjøre at tolkningsbehovet blir litt mindre ved evaluering av tilbud. Samtidig er skjemaet nå lagt opp til at leverandøren skal føre inn hver bil i deres kjøretøypark med tilhørende teknologi, reg. nummer og oppstart, samtidig som de skal føre inn andel for hver teknologi i fire år fremover. Ved mange manuelle føringer øker sjansen for feilføring, og det anbefales å gjøre skjemaet likere "skjema for oppfølging av kjøretøyrapportering" hvor det er nedtrekksmeny for teknologi og kun reg.nummer og antall oppmøter/oppdrag som skal føres inn, og resten beregnes automatisk.