

Oppsummering av høring – Krav og kriterier til klima- og miljø i anskaffelse av transport av varer og tjenester

DFØ har gjennomført høring av Krav og kriterier til klima- og miljø i anskaffelse av transport av varer og tjenester. Høringen ble sendt til relevante myndigheter, offentlige innkjøpere, utvalgte leverandører i markedet og andre organisasjoner som har interesser i tematikken. Høringen ble også publisert på anskaffelser.no. Høringen pågikk i perioden 16 august til 30 september 2022.

Det kom inn 12 innspill i høringsperioden. De som uttalte seg var; VOIS, Trondheim kommune, Bergen kommune, Grønt Landtransportprogram, Tine, Miljøfyrtårn, NAV, FIVH, Biogass Norge, Jernbanealliansen, Drivkraft Norge og Posten & Bring. Innspillene er kategorisert og samlet under noen hovedområder under, med en referanse til hvem som har kommet med innspillene og en kort vurdering fra DFØ på hvordan vi har behandlet innspillet.

1) Det er ønskelig at veiledningen inneholder en begrunnelse med kildehenvisninger for hvorfor poengene gis de enkelte drivstofftypene (VOIS, GLP/NHO)

Likestillingen mellom el, hydrogen og biogass i minimumskrav og poengsettingen i tildelingskriteriet, slik det er gjort i Viken, er veldig bra. Våre partnerbedrifter har gjentatte ganger påpekt denne forskjellen som uheldig

DFØs vurdering; Vi har i hovedsak benyttet samme poengsetting som i drivstoffmatrisen, og der ligger det flere kildehenvisninger. Vi ser på muligheten for å tydeliggjøre dette ytterligere. Drivstofftypene er samlet i fire kategorier for at det skal være enklere for oppdragsgivere å endre poenggivningen i sine anskaffelser etter egne behov, ønsker og vedtatte føringer. Se også svar under pkt. 7

2) Hvorfor scores hørere å kjøre fossilfritt i år 1 og 2 enn i 3 og 4. (VOIS,)

Ulik vektning avhengig av hvilket år det er, er irrasjonelt – og urettferdig. F.eks. vil en leverandør som tilbyr lavere andel fossilfrie oppmøter/oppdrag i avtaleperioden kunne få høyere score enn en leverandør som tilbyr høyere andel fossilfrie oppmøter/oppdrag, noe som også kan skje er at to leverandørene som har lik andel fossilfrie oppmøter/oppdrag (totalt og gjennomsnittlig per år) vil kunne få veldig ulik score

Post- og besøksadresse: Lørenfare 1 C, 0585 Oslo

Org. nr. 986252932

Sentralbord: 400 07 997

E-post: postmottak@dfo.no

DFØs vurdering; Tanken er at kommuner skal bruke innkjøpsmakta til bidra til en samfunnsutvikling for raskest mulig overgang til transportløsninger på elektrisitet, hydrogen og biogass. Det er riktig at det isolert sett ikke er mer klimavennlig å kjøre på el/hy/biogass i år 1 enn 4, men periodevektingen er lagt slik for å stimulere til en raskest mulig overgang, og leverandører som er tidlig ute derfor får uttelling for dette. Vi har nå endret til lik vekting, men dette kan rettes opp av den enkelte ut fra markedsdialogen og lokal vurdering.

3) Evalueringsmodell og prosentvekting (VOIS,)

Man bør ikke benytte en evalueringsmodell som justere beste tilbud til 10 poeng og øvrige tilbud får sin karakter justert slik at det gjenspeiler relevante forskjeller mellom beste og øvrige tilbud. Prosentvekting er i strid med DFØs anbefaler i den nye evalueringsveilederen

DFØs vurdering; Vi har valgt å gjøre det på denne måten, fordi det er vanligste måten kommunene har benyttet når de evaluerer alle kriteriene. Dersom man ønsker å bruke metoden foreslått fra VOIS, så står man fritt til det i regnearket, dette kan enklest gjøres ved å fjerne teksten i celle H13. Den nye anbefalingen om prosentvekting fra DFØ kom i aug/sept. 2022, etter at høringen ble sendt ut. Vi kan eventuelt rette opp dette noe senere.

4) Markedet er for umodent for ambisiøst nivå (Tine,)

Man bør ikke benytte en evalueringsmodell som justere beste tilbud til 10 poeng og øvrige tilbud får sin karakter justert slik at det gjenspeiler relevante forskjeller mellom beste og øvrige tilbud. Prosentvekting er i strid med DFØs anbefaler i den nye evalueringsveilederen

DFØs vurdering; Markedsdialog skal avgjøre dette. I en del leverandørmarkeder i en del varer-/tjenesteleveranser så er det modent. Vi har flere eksempler på dette.

5) Nye kriterier for leverandørens evne til bærekraftig omstilling (Tine,)

Innfører kriterier som vurderer leverandørens 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.

DFØs vurdering; Krav og kriterier skal i hovedsak rette seg mot varen og tjenesten som leveres.

6) De foreslåtte kriteriene vil føre til at leverandører må legge om sine kjøreruter (Tine,)

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.

DFØs vurdering; Kriteriesettet er laget for å bruke innkjøpsmakten aktivt til å stimulere markedet til en raskere overgang til bærekraftige, transportløsninger. Med andre ord stimulerer til et teknologiskifte - løsningene vi trenger i lavutslippssamfunnet. Vi ser ikke umiddelbart at kriteriene vil føre til flere kjørte km. en bærekraftig logistikk-løsning vil hele tiden bestå av en optimalisering av kjøretøy, kunder, stopp, ... og dette kravet vil være en av flere momenter en transportør må ta hensyn til.

7) Å holde flytende biodrivstoff utenfor vrir konkurransen mellom aktører som har satset på denne typen miljødrivstoff (Tine, GLP-NHO,)

Det er påpekt i høringsbrevet at det ikke legges opp til å etterspørre andre former for biodrivstoff, på grunn av omsetningspåbudet. GLP vil påpeke at dette er uheldig. Dersom det overordnede målet hadde vært å få ned CO₂-utslippene raskt, hadde nettopp etterspørsel etter avansert biodrivstoff vært et svært egnet virkemiddel.

DFØs vurdering; Kriteriesettet er laget for å bruke innkjøpsmakten aktivt til å stimulere markedet til en raskere overgang til bærekraftige, fossilfrie transportløsninger. Med andre ord stimulerer til et teknologiskifte - løsningene vi trenger i lavutslippssamfunnet. Vi har også forholdt oss til de vurderinger og anbefalinger fra Miljødirektoratet, hvor de påpeker at omsetningskrav rendyrkes som virkemiddel for bruk av flytende biodrivstoff, og at offentlige anskaffelser brukes målrettet til innfasing av løsninger som ikke er omfattet av omsetningskrav. De lister også opp syv argumenter hvorfor, som du kan lese mer om [her](#) (se relevante dokumenter og «Miljødirektoratets vurdering av system for overoppfyllelse av omsetningskrav for biodrivstoff (.pdf)»)

8) Rapporteringsverktøyet bør baseres på antall alle andel kjørte km istedenfor oppmøter og oppdrag – Tildelingskriterier på ruteoptimalisering (Tine, NAV)

Antall-andel km kjørt med ulike drivstofftyper bør brukes i stedet, fordi utslipp skjer under kjøring ikke når kjøretøyet står stille. Å knytte rapporteringen til kjørte km vil gi insentiv til å prioritere null/lavutslipp på oppdrag og ruter med lange avstander, framfor oppdrag og ruter med mange stopp.

DFØs vurdering; Det må kreves rapportering på samme parameter som det er stilt krav til i anskaffelsen. Rapporteringa er til kontraktsoppfølging for å følge opp at leverandøren leverer i henhold til krav/tilbud. Grunnen til at man ikke bruker parameteren "kjørte kilometer" er pga erfaring at dette er vanskelig, det er nesten umulig for leverandøren å ha kontroll på og for oppdragsgiver å følge opp. Eks: når en leverandør leverer en vare som en del av en rute til flere oppdragsgivere – hvilke kilometer tilhører hvilken oppdragsgiver? Vi har også noe erfaring fra anskaffelser hvor vi har prøvd å få til dette ved å bruke eks. tonnkilometer som parameter, men erfaringene fra denne metoden var at det ikke fungerte godt nok.

**9) I kontraktsoppfølging kan det bli utfordrende å skille mellom biogass og fossilgass.
(Bergen kommune)**

DFØ bør gi noen råd om hvordan vi skiller mellom ulike gasstyper i oppfølgingen

DFØs vurdering; I en ideell verden – ja, det finnes ikke et nasjonalt sertifisering eller dokumentasjonssystem for . SVV har gjort vurderingen at det er OK å gi fritak i bomring med GA-registrerte kjøretøy noe som kan være en rettesnor. Vi kan jobbe for et slikt system, men må vurdere kostnader og nytte av det.

**10) Vi ber dere videre vurdere å ta større hensyn til geografi, tid og størrelse på kjøretøy.
(Bergen kommune, Posten & Bring)**

Kan det være hensiktsmessig å differensiere mellom størrelse på kjøretøy. Differensiere varebil og lastebil, det er to ulike markeder når det gjelder tilgjengelige kjøretøy og en lastebil kan i mange tilfeller erstatte 2-3 varebiler

DFØs vurdering; Vanskelig å lage et skjema for tilfredsstillende alt og samtidig er enkelt å bruke. Markedsdialogen vil forhåpentligvis avdekke disse momentene slik dette kan hensyntas på en fornuftig måte. Vi vil vurdere og tydeliggjøre dette i veiledningen. Vi prøvde å oppnå dette med bruk av tonnkm. tidligere, men det fungerte ikke tilfredstillende.

11) Andre miljøkrav- tomgangskjøring og gjennomført kurs i økonomisk og miljøvennlig kjøring. (Bergen kommune)

...

DFØs vurdering; Vi kan vurdere å ta med dette, tomgangskjøring er regulert i [Forskrift om kjørende og gående trafikk \(trafikkregler\) - Lovdata](#) §16.

12) Det bør presiseres at det kan benyttes en kombinasjon av el, hy og biogass (Trondheim kommune)

...

DFØs vurdering; Enig, dette kan vi presisere ytterligere i veiledningen.

13) Vurdere å ta med hybrid og elsykkel (Trondheim kommune)

...

DFØs vurdering; Vi kjenner til at enkelte kommuner har hatt med elsykkel og kan vurdere å ta det med i veiledningen, eventuelt i skjemaet på et senere tidspunkt.

14) Kriteriesettet må utvides slik at det kan inkluderer kombinasjoner av transportformer og (FIVH, Jernbanealliansen)

Det må tillegges høy vektning dersom tilbyder benytter vareleveranse via sjø eller bane.

DFØs vurdering; Dette kan vurderes i en versjon 2.0 med en teknisk løsning, det kan tas med i en veiledningstekst e.l. Hvordan det skal vektas kan diskuteres, men der hvor det gir en god logistikk-løsning totalt og en klimagevinst bør det vurderes.

15) Miljødirektoratets (MD) forutsetning om at alt biodrivstoff inngår i omsetningskravet ikke er riktig. (Drivkraft Norge)

Det selges i dag biodrivstoff ut over omsetningskravet, og har dermed ytterligere klimaeffekt. DFØ må oppdatere sine veiledere med ny drivstoffmatrise der biodrivstoff kjøpt utenfor omsetningskravet ansees som et klimatiltak i en offentlig anskaffelse, og at avansert biodrivstoff vektas likt som biogass.

DFØs vurdering; MD har fått et oppdrag om å se på salg av biodrivstoff utenfor omsetningskravet og vil vurdere vår veiledning når oppdraget er levert. Se også punkt 7 for argumenter.

16) Samlasting (Posten & Bring)

De foreslåtte kravene øker kompleksiteten til de store samlasterne, hvor kravene oppfordrer til å dedikere et kjøretøy til en kunde/rute begrenser muligheten for samlasting.

DFØs vurdering; Enig og dette er et vanskelig dilemma. Det er vanskelig å følge opp samlasting grad og ruteoptimalisering på en transparent måte overfor de ulike leverandørene (sammenlign epler og epler ...). Vi vil se på mulige løsninger for å få til dette senere

17) Samlasting (Posten & Bring)

De foreslåtte kravene øker kompleksiteten til de store samlasterne, hvor kravene oppfordrer til å dedikere et kjøretøy til en kunde/rute begrenser muligheten for samlasting.

DFØs vurdering;

17) Div. innspill (Trondheim kommune, NAV, Biogass Norge, Drivkraft Norge, Posten & Bring, Miljøfyrtårn)

- a) 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.
- b) Kanskje kan det være mer passende å ha tildelingskriterium for første året av kontrakten og at det heller står noe i kontrakts kravet om at andel nullutslipp er forventet å øke noe for hvert år og at rammene og behovet avtales i et møte mellom leverandør og oppdragsgiver tidlig hvert år?
- c) Vil anbefale bruk av nedtrekks menyer i skjemaet “kjøretøysskjema” også da erfaringer tilsier at det vil gi mer riktig innlevering.
- d) Forslaget til standardformulerte krav og kriterier for utslippsfri transport av varer og tjenester i offentlig sektor er positivt, og det er viktig at biogass likestilles med el og hydrogen i vektingen av de ulike energiformene i offentlige anbud
- e) Teknologinøytralitet og likebehandling må til for å sikre klimaeffektive tiltak.
- f) Kjøretøytester og- rapporter; Kjøretøytester basert på reg.nr. er hensiktsmessig for mindre selskaper, som benytter direkte biler/ruter til kunder. For en større samlaste vil det være en omfattende prosess. Uforholdsmessig dyrt å vedlikeholde tester for en samlaste (manuelt arbeid) og verdien for kunden begrenset. Vanskelig å koble et kjøretøy til en forsendelse, og ved tredjepart har vi ikke kunnskap om hvilke sendinger som tilhører en spesifikk avtale. Kan medføre at slike kontrakter blir mindre attraktive for samlastere og potensielt medføre høyere priser og flere kjøretøy på veiene. Eks. fra SI med forventet utslippsfri andel ved utlevering vil fungere bra.
- g) Ingen innspill til de spesifikke forslagene i høringsbrevet, men et innspill til relevansen av krav til leverandører. Vi anbefaler derfor å vurdere krav om at leverandøren har miljøledelsessystem pga. to grunner 1) å ha god miljø- og klimaeffekt dersom leverandøren av transporttjenester har rutiner for å forbedre miljøprestasjonen sin år 2) Forenkling for både innkjøper og leverandør. Vi kan ikke se at det ikke skal være relevant å stille krav om miljøledelse ved anskaffelser av transporttjenester og at det vil påvirke leveransen, er forholdsmessig s, ref. kommentar fra Riksrevisjonen

DFØs vurdering; Innspillene er vurdert enkelte momenter er tatt med i veiledningen og i kravstillingen.