



**STANDARD KLIMA- OG MILJØKRAV TIL TRANSPORT FOR OSLO
KOMMUNES VARE- OG TJENESTEANSKAFFELSER**

Sammendrag:

Oslo kommune har ambisiøse klimamål og skal redusere klimagassutslippene med 95 % innen 2030. Oslo kommunes anskaffelsesstrategi og Klimastrategi for Oslo mot 2030 legger klare føringer for hvordan dette skal oppnås gjennom en omstilling av transportsektoren. En betydelig andel av klimagassutslippene i Oslo skyldes transport fra leverandører som leverer til eller utfører oppdrag for kommunen. Standardkravene som presenteres i denne byrådssaken retter seg mot direkte utslipp fra transport i Oslo kommune og er et ledd i arbeidet med å akselerere overgangen til en utslippsfri hovedstad.

Denne saken fremmes for å sikre at Oslo kommune når klima- og miljømålene, forbedrer lokal luftkvalitet og reduserer trafikkbelastningen. Denne byrådssaken skal blant annet sikre at kommunens virksomheter opptrer på en enhetlig og koordinert måte og stiller standard klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser. Dette skal sende et tydelig signal til markedet om at kommunen ønsker nullutslipps- og biogasskjøretøy på alle oppdrag og leveranser som innebærer transport. Miljøkravene som fremmes i denne saken vil også føre til store utslippsreduksjoner for Osloregionen. Dette fordi leverandører som investerer i nullutslipps- og biogasskjøretøy også vil benytte disse ved oppdrag for andre oppdragsgivere som ikke i utgangspunktet etterspør klima- og miljøvennlige transportløsninger.

I nullutslippsbyen vil de rene nullutslippsteknologiene (el og hydrogen) utgjøre en stor del av løsningen for å unngå klimagassutslipp fra kjøretøy og maskiner. Byrådet vil imidlertid presisere at biogass, og eventuelle andre biodrivstoff som er bærekraftig produsert og som kan dokumenteres å gi tilsvarende klimanytte som el og hydrogen, er en viktig del av klimaløsningen for tunge kjøretøy, anleggsmaskiner og skip. Bruk av biogass og biodiesel medfører noe utslipp som bidrar til lokal luftforurensning. Produksjon av biogass fra lokale avfallsressurser innebærer imidlertid en god ressursutnyttelse og har ikke de samme negative effektene i produksjon som en del andre biodrivstoff.

For å sikre at leveranser til kommunen fremover gjennomføres med lavest mulig klimagassutslipp, må det stilles strenge krav i anskaffelser der transport er en del av ytelsen. Leverandører som tar i bruk nullutslipps- eller biogassteknologi skal premieres høyt i anskaffelser. Tildelingskriterium for miljø skal benyttes som standard. For anskaffelser hvor det antas at et tilstrekkelig antall leverandører kan levere med nullutslipps- eller biogasskjøretøy, skal det stilles som minimumskrav at disse teknologiene benyttes. Et slikt minimumskrav vil være obligatorisk for kommunens anskaffelser fra 2025. For leverandørene vil felles krav med varslet innstramming være viktig for å skape forutsigbarhet og trygge investeringer i nødvendig infrastruktur og kjøretøy.

Energieffektiv kjøring, fornuftig planlegging og ruteoptimalisering av transport, i tillegg til mer gods og varer over på elsykler, er tiltak som gir reduksjoner i utslipp og trafikk. Krav om dette skal derfor inkluderes i relevante anskaffelser.

I denne byrådssaken legges det opp til at Oslo kommunes virksomheter benytter standardiserte krav i anskaffelser. Virksomhetene plikter å gjennomføre markedsundersøkelser, slik at kravene som skal benyttes innrettes på en måte som gir de beste resultatene. Utviklings- og kompetanseetaten (UKE) skal være ansvarlig for å utvikle krav og veiledning og å bistå virksomhetene med implementering av kravene.

Oslo har allerede markert seg som en by med stort fokus på klimavennlige mobilitetsløsninger. Denne byrådssaken er et viktig bidrag for å nå klimamålene. Forslaget vil også kunne spille en viktig rolle i mobilisering av tilsvarende innsats hos andre offentlige innkjøpere i Norge og internasjonalt.

Standardkrav som vedtas i denne saken er utarbeidet på bakgrunn av flere års erfaringer og kartlegging gjennom pilotprosjektet BuyZET, der Oslo kommune ved UKE har deltatt. Kravene er også basert på innspill fra berørte virksomheter og utvalgte leverandører.

Saksfremstilling:

1. Innledning

Klimautfordringene krever en betydelig omstilling i alle sektorer. Målet er å begrense global oppvarming og konsekvensene av den. Oslo kommune har satt seg ambisiøse klimamål, og skal redusere utslippene med 95 % (fra 1990-nivå) innen 2030. For å nå dette klimamålet, må alle enkeltutslipp adresseres.

Over 60 % av Oslos klimagassutslipp kommer fra mobile kilder, hvor veitrafikk er den største kilden. I tillegg har byen tidvis høye konsentrasjoner av partikkelutslipp og svevestøv som skaper dårlige levevilkår for mange av byens innbyggere. Fossile kjøretøy forårsaker også mye støy, og en overgang til utslippsfrie teknologier vil bidra til å redusere støyforurensning. Kjøretøy har gjennomgått et raskt teknologisk skifte der batterielektriske personbiler nå dominerer nybilsalget. Den samme utviklingen er ventet innenfor tyngre kjøretøygrupper og flere av kommunens leverandører har allerede tatt i bruk utslippsfrie varebiler og mindre lastebiler for gjennomføring av oppdrag. Biogass er allerede en moden teknologi og benyttes i stor utstrekning for større kjøretøy som busser og renovasjonsbiler.

Oslo kommunes anskaffelsesstrategi (byrådssak 1104/17), Klimastrategi for Oslo mot 2030 (byrådssak 214/19) og Standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser (byrådssak 1091/19) gir sterke føringer for hvordan kommunen skal bruke sin innkjøpsmakt til å nå målet om at Oslo skal bli en utslippsfri by. I klimabudsjettet for 2019 jf. Sak 1/2019 er kravstilling i kommunens anskaffelser et viktig tiltak for omlegging til klimavennlig vare- og nyttetransport. Oslo kommune har gjennom sine samkjøpsavtaler gode erfaringer med å stille ambisiøse krav. I et økende antall av avtalene benyttes det nå 100 % nullutslippskjøretøy for utføring av oppdrag til kommunen. I flere av avtalene hvor nullutslippskjøretøy ikke er mulig, benyttes det biogass og øvrig biodrivstoff. Dette er oppnådd ved å gi nullutslippskjøretøy og biodrivstoff høy uttelling under tildelingskriteriet «Miljø» i anskaffelser.

Utviklings- og kompetanseetaten (UKE) har siden november 2018 publisert anbefalte krav til transport på kommunens anskaffelsesveileder. Denne praksisen videreføres, men kravene strammes inn ytterligere og gjøres obligatoriske. Det vil bli utarbeidet en tilhørende veiledning til kravene. Dette skal sikre mer helhetlig etterlevelse av vedtatte standardkrav på tvers av kommunen.

Hovedformålet med denne byrådssaken er å bidra til å realisere byrådets klimamål og ambisjoner, slik disse fremkommer i byrådserklæringen, kommunens klimabudsjett, kommunens klimastrategi og kommunens anskaffelsesstrategi. Dette skal oppnås gjennom:

1. Utslippsreduksjoner: Gjennom å bruke Oslo kommunes innkjøpsmakt til å stille strenge klima- og miljøkrav vil direkte utslipp fra transport i Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser reduseres. Forslaget sikrer at sentrale punkter i anskaffelsesstrategien og klimastrategien følges opp på en enhetlig og koordinert måte i berørte virksomheter.
2. Forutsigbarhet: Ved å stille standard klima- og miljøkrav til transport for alle oppdrag som utføres for Oslo kommune, skapes det forutsigbarhet for leverandørene slik at de får mulighet til å omstille seg. Forutsigbarheten vil også bidra til å trygge store investeringer i kjøretøy og infrastruktur, ettersom Oslo kommune i økende grad vil etterspørre klima- og miljøvennlige løsninger i årene som kommer.
3. Innovasjon og markedsutvikling: Store utslippsfrie kjøretøy finnes per i dag kun i begrenset omfang. Ved å etterspørre disse bruker kommunen innkjøpsmakten aktivt og bidrar dermed til å skape et marked for nullutslippsteknologi på et område som er under utvikling. Ved å etterspørre biogasskjøretøy sikres kommunens satsing når det gjelder å ta i bruk de biologiske avfallsressursene på en bærekraftig og ressurseffektiv måte.

Obligatoriske krav

Klima- og miljøkrav til transport skal gjøres obligatorisk i de av kommunens anskaffelser hvor transport er en del av ytelsen. Kravene retter seg mot den siste transportstrekningen i forbindelse med leveranse av varer eller tjenester til kommunens lokasjoner, også omtalt som «last-mile». Krav og veiledning skal publiseres i kommunens elektroniske anskaffelsesveileder.

Tilgang på infrastruktur

En økning i antall batterielektriske-, hydrogen- og biogasskjøretøy vil kreve en fortsatt utbygging og investering i infrastruktur. For å lykkes med en overgang til overnevnte drivstofftyper, må kommunen videreføre arbeidet som er igangsatt for etablering av energistasjoner og den eksisterende utbygging av ladeinfrastruktur i byen.

Dialog med leverandører

Kravene som vedtas i denne saken har blitt utviklet på bakgrunn av erfaringer i anskaffelser og innspill fra leverandører. Arbeidet har foregått i sammenheng med gjennomføringen av BuyZET-prosjektet, et europeisk samarbeidsprosjekt hvor formålet har vært å finne innovative metoder for å oppnå reduksjoner i utslipp og transportbelastning knyttet til anskaffelser. Tilbakemeldinger fra leverandører er at de ønsker å ta del i det grønne skiftet ved å investere i kjøretøy, og at de er positive til å bli evaluert på dette i anbudskonkurranser.

Opptrapping av krav

Krav til kjøretøy og drivstoff skal enten kunne settes som et minimumskrav eller benyttes som et tildelingskriterium i anskaffelser. Fra og med år 2025 antas det at markedet er modent og det finnes et tilstrekkelig antall leverandører til at det fra dette tidspunktet kun benyttes minimumskrav om at alle kjøretøy som er på oppdrag eller leverer til Oslo kommune enten skal være nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Frem til 2025 kan det imidlertid tenkes at (noen av) kravene skal stilles som tildelingskriterier dersom det på bakgrunn av

markedsundersøkelsen anses at bruk av minimumskrav ikke vil sikre et tilstrekkelig antall relevante tilbud i konkurransen.

Det skal dessuten stilles kontraktskrav som sikrer etterlevelse av krav som er stilt i konkurransen og avtalt leveranse i kontraktsperioden.

Veiledning til innkjøpere

For å lykkes med å nå kommunens klima- og miljømål, må klima- og miljøkrav ha høyt fokus og prioriteres gjennom hele anskaffelsesprosessen. I tillegg til at miljøkrav stilles, må det gjennomføres markedsundersøkelser i planleggingsfasen og leverandører må følges opp etter at kontrakter er inngått.

Markedsundersøkelser skal legge premisset for hvilke klima- og miljøkrav som skal benyttes. Dette fordrer at Oslo kommune som oppdragsgiver i større grad enn tidligere går i dialog med markedet for å kunne identifisere hvilke transportløsninger leverandørene kan benytte. Markedsdialog er også en godt egnet arena for å skape forutsigbarhet med hensyn til kommunens forventninger til leverandørmarkedet.

Det er svært viktig å sikre at kommunens leverandører faktisk leverer løsninger de har tilbudt i konkurranse og etterlever krav de har forpliktet seg til gjennom kontrakten. Oslo kommune skal følge opp leverandører og kreve dokumentasjon for at kjøretøy og drivstofftyper som leverandørene har tilbudt, faktisk blir benyttet. Oppfølging skal ta utgangspunkt i kontraktsvilkårene som er presentert i denne saken. Metoder og rutiner som kommunens virksomheter bør benytte for kontraktsoppfølging, skal omtales nærmere i veiledningen til kravene.

2. Definisjoner

Definisjoner	
Fossilfri	Drivstoff som ikke slipper ut ny CO ₂ til atmosfæren ved bruk. Fossilfrie drivstoff i denne sammenhengen er biodiesel, bioetanol, biogass, elektrisitet og hydrogen.
Utslippsfri/ nullutslipp	Drivstoff som ikke avgir noen form for utslipp ved bruk, verken CO ₂ eller andre gasser som påvirker lokal luftkvalitet (slik som partikkelutslipp og svevestøv). Utslippsfrie drivstoff er elektrisitet og hydrogen. Nullutslippskjøretøy inkluderer batterielektriske kjøretøy eller kjøretøy som benytter hydrogen.
Euroklasse	Typegodkjenning av alle nye biler og nye motorer til kjøretøy. Eurokravene angir hvor store utslipp nye motorer til kjøretøy maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Euroklasse stiller kun krav til utslipp som i hovedsak påvirker lokal luftforurensing (slik som partikkelutslipp og svevestøv). Det stilles ikke krav til CO ₂ -utslipp. Tatt inn i kjøretøyforskriften kap. 25.
Minimumskrav	Beskrivelse av egenskapene som er påkrevd ved et produkt/tjeneste som skal anskaffes.
Tildelingskriterier	De egenskaper ved tilbudene som skal vurderes for å avgjøre hvilket tilbud som vinner konkurransen.
Kontraktsvilkår	De generelle og spesielle bestemmelsene som skal gjelde for kontrakten.

3. Nye krav

Klima- og miljøkrav til transport formuleres som en kombinasjon av minimumskrav, tildelingskriterier og kontraktsvilkår. Det vil avhenge av anskaffelsen og leverandørens modenhet hvilke krav som skal stilles. For kjøretøy og drivstoff finnes det to ulike varianter; minimumskrav og tildelingskriterier. Fra 2025 skal alle oppdrag og leveranser som gjøres for Oslo kommune utføres med nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

Kravene skal benyttes for alle anskaffelser der transport er en del av ytelsen og gjelder for anskaffelser fra kr 500 000 ekskl. mva.

I innovative anskaffelsesprosesser kan kravene fravikes, under forutsetning av at det arbeides for å oppnå at leveransen skjer ved bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

For å sikre at leverandørene til Oslo kommune gjennomfører en omstilling til nullutslipps- og biogasskjøretøy, skal følgende tekst inkluderes i konkurransegrunnlaget:

Varsel om innstramming av krav fra 2025

Fra 1.1.2025 skal alle leveranser/oppdrag for Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, foretas ved hjelp av nullutslipps- (dvs. batterielektrisk eller hydrogen) eller biogass teknologi som minimum oppfyller euroklasse 6/VI. [Overgangen til kjøretøy med overnevnte drivstoffteknologier skal være inkludert i prisen for oppdraget.]

Siste setning i klammer inkluderes for kontrakter som har oppstart før 2025 og der kontraktens varighet vil gå ut over 2025. Oppnåelse og etterlevelse av dette må inkluderes som tema i oppfølgingen for hver enkelt kontrakt. For kontrakter med oppstart etter 31.12.2024 utgår dette varselet. Da skal *minimumskrav I* benyttes.

3.1. Minimumskrav

- I. Alle kjøretøy som skal benyttes i forbindelse med utførelse av denne kontrakten skal enten være nullutslippskjøretøy (dvs. batterielektrisk eller hydrogen) eller biogasskjøretøy som minimum oppfyller euroklasse 6/VI.*

Minimumskravet skal stilles i anskaffelser der markedsundersøkelser viser at minimum tre leverandører kan benytte nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Leverandører kan selv velge hvilke av disse teknologiene som skal benyttes for gjennomføring av kontrakten. Når minimumskravet tas i bruk, skal det ikke evalueres på kjøretøy eller drivstoff. Dersom markedsundersøkelsen viser at det ikke finnes et tilstrekkelig antall relevante leverandører i markedet til å sikre en tilstrekkelig konkurranse, skal klima- og miljøkrav stilles som tildelingskriterier.

Fra 1.1.2025 vil det imidlertid være obligatorisk å stille de vedtatte kravene som minimumskrav. Det antas at fra dette tidspunkt vil markedet være modent nok til at kravene kan stilles som minimumskrav. Krav om euroklasse for biogasskjøretøy skal justeres til strengere versjon i takt med utviklingen og når markedet tar dette i bruk. Dette gjelder også for kontraktsvilkårene.

- II. Det skal ikke benyttes personbiler (kjøretøygruppe: M1) for transport av [varer, gods, produkter, utstyr, maskiner] ved gjennomføring av kontrakten.*

Minimumskravet er frivillig og benyttes i anskaffelser der det er hensiktsmessig å unngå at det benyttes personbiler istedenfor vare- eller lastebiler til transport. Tekst i klammer tilpasses den enkelte konkurranse.

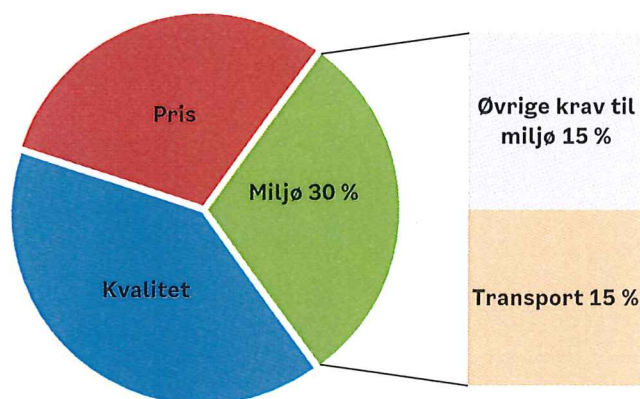
3.2. Tildelingskriterium

I henhold forskrift om offentlige anskaffelser § 7-9 bør man vektlegge miljø minimum 30 % der miljø brukes som tildelingskriterium. Tildelingskriterium «Miljø» kan romme mer enn utslipp fra transport. Det kan også være hensiktsmessig å stille miljøkrav til produkter, materialer, råvarer, verktøy eller andre forhold ved tilvirknings-, bruks- eller avhendingsfase for det som skal anskaffes.

Transportvolumet varierer svært mye i omfang og karakter i kommunens kontrakter. For transporttjenester vil valg av kjøretøy ofte ha stort betydning for utslipp. For vareanskaffelser kan de største klimagassutslippene eller den største miljøbelastningen også være knyttet til selve produktet.

For transporttjenester som er av samfunnskritisk karakter, som for eksempel avfallsinnsamling og snømåking, er det svært viktig at en høy miljøvekting ikke går på bekostning av kvalitetskriterier og gjennomføringsevnen til leverandørene.

Det anbefales at tildelingskriterium «Miljø» vektes minimum 30 %. Transport som underkriterium skal ikke utgjøre mindre enn 15 % av den totale vekten. Hvis minimumskrav om nullutslipps- og biogasskjøretøy benyttes, bortfaller krav om at transport benyttes som tildelingskriterium.



Figur som viser hvordan underkriterier i tildelingskriterium «Miljø» kan fordele seg.

Det er to underkriterier for transport som kan være relevante i evalueringen:

- Klimavennlige kjøretøy
- Ruteoptimalisering

I. **Klimavennlige kjøretøy**

I evalueringen får Leverandøren uttelling for å ta i bruk klimavennlige kjøretøy [og/eller elsykler] i kontraktperioden. Se «Vedlegg xx: Liste over kjøretøy» for utfyllende informasjon.

Tildelingskriteriet retter seg mot de kjøretøyene og drivstofftypene som leverandørene skal bruke i kontraktperioden. Tekst i klamme skal inkluderes for vareanskaffelser og eventuelle andre anskaffelser hvor det er mulig å levere varer med elsykler.

Kjøretøy vil gis uttelling etter hvilke drivstoffteknologier som tas i bruk i følgende prioritert rekkefølge:

1. Batterielektrisk og hydrogen
2. Biogass
3. Øvrig biodrivstoff

Prioriteringen av drivstofftyper skal følge den teknologiske utviklingen og kan justeres hvis nye drivstofftyper med høyere klimanytte introduseres i markedet. Evalueringsmodell vil fremgå av veiledningen til standardkravene.

I enkelte anskaffelser kan det være krevende å få inn tilstrekkelig antall relevante tilbud hvis tildelingskriteriet benyttes sammen med kontraktsvilkår om minimum euroklasse 6/VI. Her gis det en åpning for at leverandører kan benytte euroklasse 5/V og bli gitt uttelling hvis de benytter en høyere euroklasse.

II. Ruteoptimalisering

I evalueringen får Leverandøren uttelling for å planlegge og optimalisere transporten i kontraktperioden. Leverandøren skal legge ved en beskrivelse som inneholder:

- *Redegjøre for hvilke systemer og rutiner/ansvarsforhold Leverandøren og/eller underleverandøren har for ruteoptimalisering.*
- *Hvilke inndata som benyttes i systemene og hvordan systemene brukes til å forbedre miljøprestasjonen ved å velge optimale løsninger under drift og hvordan systemene muliggjør ytterligere forbedring i planlegging av ruter. Dette kan for eksempel skje gjennom å redusere transportbehov ved å velge optimale ruter, øke prosentvis utnyttelse av volumet (fyllingsgraden/godsmengde) i kjøretøy, forbedre driftsmønster/kjøreadferd eller andre tiltak som har positiv virkning.*

Krav om ruteoptimalisering skal benyttes i anskaffelser hvor leveringer eller oppdrag utføres med en fast frekvens til bestemte adresser og hvor leverandøren eller underleverandøren er ansvarlig for planleggingen av rutene. Kravet kan benyttes både for transporttjenester og vareanskaffelser. En standardisert evalueringsmodell skal benyttes.

3.3. Kontraktsvilkår: Miljø

Følgende kontraktsvilkår skal stilles i kommunens kontrakter der transport er en del av ytelsen:

I. Kjøretøy og drivstoff

Leverandøren forplikter seg til kun å benytte kjøretøy som enten er nullutslippskjøretøy (dvs. batterielektrisk eller hydrogen) eller biogasskjøretøy som minimum oppfyller euroklasse 6/VI i gjennomføringen av kontrakten. Leverandøren skal til enhver tid kunne redegjøre for hvilke kjøretøy som benyttes og skal oversende kopi av vognkort på forespørsel fra Oppdragsgiver.

Kontraktsvilkåret skal inkluderes når minimumskrav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy benyttes.

II. Kjøretøy og drivstoff

Leverandøren forplikter seg til å benytte de kjøretøyteknologier og/eller drivstofftyper som oppgis i tilbudsbesvarelsen. Nye kjøretøy eller drivstofftyper som introduseres i løpet av kontraktsforholdet skal være minst like klima- og miljøvennlige som opprinnelig avtalt. Antall kjøretøy som benyttes på kontrakten kan økes eller reduseres, så fremt den totale miljøbelastningen ikke påvirkes negativt.

Leverandøren kan ikke introdusere kjøretøy eller gjøre andre endringer som ville ført til en lavere poengsum for tildelingskriteriet. Oppdragsgiver skal varsles på forhånd ved endringer av kjøretøy eller ved overgang til andre drivstofftyper. Alle kjøretøy som benyttes på denne kontrakten skal minimum oppfylle euroklasse 6/VI. Leverandøren skal til enhver tid kunne redegjøre for hvilke kjøretøy som benyttes og skal oversende kopi av vognkort på forespørsel fra Oppdragsgiver.

Kontraktsvilkåret skal inkluderes når det evalueres på klimavennlige kjøretøy og drivstoff. Krav til euroklasse 6/VI kan settes til et lavere euroklasse-nivå i kontrakter hvor markedsundersøkelser viser at leverandører ikke har tilgjengelige kjøretøy med euroklasse 6/VI.

III. Hydrogen

Hvis Leverandøren har forpliktet seg til å benytte hydrogenkjøretøy på denne kontrakten, skal Leverandøren til enhver tid kunne fremlegge dokumentasjon på at fornybar hydrogen er anskaffet. Dokumentasjonen kan blant annet inneholde følgende informasjon: drivstoffprodusent, drivstoffleverandør, mengde, opprinnelse og sertifisering.

IV. Biogass

Hvis Leverandøren har forpliktet seg til å benytte biogasskjøretøy på denne kontrakten, er hovedregelen at kjøretøyene skal benytte biogass og ikke naturgass som drivstoff. Innblanding av naturgass aksepteres kun der 100 % ren biogass i konkrete tilfeller ikke er tilgjengelig i markedet. Oppdragsgiver skal informeres hvis dette inntreffer. Leverandøren skal til enhver tid kunne fremlegge dokumentasjon på at tilstrekkelig mengde biogass er anskaffet. Dokumentasjonen kan blant annet inneholde følgende informasjon: drivstoffprodusent, drivstoffleverandør, mengde, opprinnelse og sertifisering.

Hvis Leverandøren har forpliktet seg til å benytte biogass på denne kontrakten, skal dette oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff. Leverandøren skal til enhver tid kunne fremlegge dokumentasjon på at tilstrekkelig mengde biogass er anskaffet og at denne er produsert bærekraftig.*

*Dokumentasjonen kan blant annet inneholde følgende informasjon: drivstoffprodusent, drivstoffleverandør, mengde, opprinnelse og sertifisering. * §§ 3-6 til 3-9 i Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften).*

V. Biodrivstoff

Hvis Leverandøren har forpliktet seg til å benytte biodrivstoff på denne kontrakten, skal dette oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff. Leverandøren skal til enhver tid kunne fremlegge dokumentasjon på at tilstrekkelig mengde biodrivstoff er anskaffet og at denne er produsert bærekraftig.*

Dokumentasjonen kan blant annet inneholde følgende informasjon: drivstoffprodusent, drivstoffleverandør, mengde, opprinnelse og sertifisering.

** §§ 3-6 til 3-9 i Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften).*

Kontraktsvilkåret utelates hvis det stilles minimumskrav til nullutslipps- og biogasskjøretøy.

VI. Energieffektiv kjøring

Sjåfører som leverer for eller på vegne av Leverandøren skal ha gjennomført kurs i energieffektiv kjøring (eco-driving eller tilsvarende). For sjåfører som ikke har gjennomført kurs fra tidligere skal dette være gjennomført senest 6 måneder etter kontraktsstart. Kravet gjelder også for nye sjåfører som tiltrer etter at kontrakten er trådd i kraft. Disse skal gjennomføre tilsvarende kurs innen 6 måneder etter at de har tiltrådt stillingen. Leverandøren skal til enhver tid kunne dokumentere at sjåfører har eller skal gjennomføre kurs og at nye sjåfører er påmeldt kurs.

Kontraktpunktet kan utelates hvis kurs i energieffektiv kjøring ikke er utbredt for anskaffelsesområdet.

VII. Flere samtidige kontraktsforhold

Hvis Leverandøren har andre samtidige kontraktsforhold med Oppdragsgiver, kan partene i samråd avtale samkjøring/levering for hele eller deler av de ulike kontraktene. Det tillates kun å avvike fra Leverandørens tilbudte løsning for transport for denne kontrakten, hvis den totale miljøbelastningen blir redusert som følge av en slik endring.

VIII. Endrede leveringsbetingelser

Oppdragsgiver kan i samråd med Leverandøren velge, for hele eller deler av kontrakten, å fravike eventuelle bestemmelser rundt leveringstider/oppdragstidspunkt. Dette for å oppnå en mer effektiv levering ved å unngå kjøring i rushtid eller andre forhold. Det skal undersøkes grundig hvilke konsekvenser dette vil ha for omgivelser/naboer, og deres synspunkt skal tas i betraktning før en slik ordning kan iverksettes, da en slik endring kan ha negative konsekvenser for HMS-forhold og føre til uønsket trafikk og støy mot omgivelser rundt leveringssted/oppdragsted.

IX. Tomgangskjøring

Leverandøren skal arbeide for å redusere tomgangskjøring til et minimum. Tomgangskjøring skal ikke forekomme på Oppdragsgivers adresser.

X. Unntaksbestemmelser

Oppdragsgiver kan gi dispensasjon fra hele eller deler av kontraktsvilkår I., II., III., IV., V. og VI. dersom Leverandøren kan dokumentere at det ut fra markedssituasjonen er umulig å oppfylle kravet. Dispensasjon skal gis skriftlig, og skal bl.a. beskrive tid og omfang for dispensasjonen.

XI. Mislighold av miljøbestemmelser

Hvis Leverandøren ikke oppfyller ett eller flere av miljøkravene eller ikke leverer i henhold til tilbudsbeskrivelse, kan Oppdragsgiver ilegge en dagmulkt for den tiden misligholdet foregår. Dagmulksats for mindre brudd på miljøbestemmelser utgjør kr x ekskl. mva. pr. hverdag. Dagmulksats for større brudd på miljøbestemmelser, slik som avvik for avtalte kjøretøy- eller drivstoffteknologier, utgjør kr x ekskl. mva. pr. hverdag. Ved gjentatte eller grove brudd på miljøbestemmelsene kan Oppdragsgiver heve kontrakten med umiddelbar virkning.

Anskaffelsene som omfattes av disse kravene er av ulik karakter, størrelse og omfang. Størrelsen på dagmulkten må derfor vurderes av oppdragsgiver i hvert enkelt tilfelle.

4. Veiledning og evaluering

UKE skal utarbeide veiledning til kommunens innkjøpere, hvor nødvendige vurderinger knyttet til bruk av kravene vil beskrives. Dette vil gjelde hvilke krav som skal benyttes, vektning av miljø og annen relevant informasjon. UKE vil også utarbeide nødvendige dokumenter som skal inngå som vedlegg til konkurransedokumenter og regneark for evaluering av tildelingskriteriet «Miljø».

Mindre endringer i kravene og veiledningen vil skje i takt med at Oslo kommune høster erfaringer med bruk av dem.

UKE vil tilby veiledning og faglig bistand ifm. implementering av nye standardkrav. Det vil også bli tatt initiativ til koordinert markedsdialog for å formidle innhold i krav og identifisere mulige utfordringer knyttet til gjennomføring.

5. Dokumentasjon og oppfølging

Det stilles krav til at leverandøren kan dokumentere at de kan innfri kravene i konkurransen og underveis i kontraktsperioden. UKE er ansvarlig for å utarbeide veiledning for hvilke rutiner og dokumentasjon som skal benyttes.

6. Lover og regelverk, tidligere vedtak

Minimering av miljøbelastning hjemles i forskrift om offentlige anskaffelser § 7-9. Av § 7-9 fremgår det at i tilfeller hvor miljø brukes som tildelingskriterium, bør det som hovedregel vektes 30 %.

Oslo kommunes klimabudsjett 2019, jf. sak 1/2019, kapittel 2:

Minimumskrav, eventuelt tilpassede tildelingskriterier som premierer klimavennlige løsninger, vil bli anvendt for å stimulere til endringer i leverandørenes kjøretøypark. Krav om ruteoptimalisering og samkjøring av varer for å sikre klimaeffektive leveranser, vil bli vurdert, inkludert mulige HMS-aspekter ved slik kravstilling.

Oslo kommunes anskaffelsesstrategi, jf. byrådssak 1104/17:

Delmål 2:

Oslo kommunes anskaffelser skal gjøre Oslo til en grønnere by.

Kjøretøy og bygg- og anleggsmaskiner som brukes i forbindelse med utførelse av arbeid for Oslo kommune, skal som en hovedregel ha nullutslippsteknologi.

Klimastrategi for Oslo mot 2030, jf. byrådssak 214/19 (skal behandles av bystyret høsten 2019):

Satsingsområde 5:

Bruke innkjøpsmakt til å etterspørre nullutslipp eller biogassdrevne kjøretøy som hovedregel. I anskaffelser av transporttjenester skal Oslo kommune stille krav til bruk av fornybare drivstoff, fortrinnsvis elektrisitet, hydrogen eller biogass. Det skal utarbeides nødvendig veiledning om hvordan klimakrav inkluderes i anskaffelsesdokumentene.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det forventes noe økte kostnader i forbindelse med introduksjon av nullutslipps- og biogasskjøretøy for kontrakter hvor dette ikke er utbredt ennå. Dette vil gjelde særskilt for kontrakter hvor det benyttes store kjøretøy. For at overgang til hydrogen og biogass skal lykkes kan det også være nødvendig med noe investeringer i infrastruktur, for å stimulere til omlegging hos leverandørene. På sikt kan imidlertid driftskostnadene gå ned ettersom bruk av

nye energikilder kan være rimeligere og mer effektive enn de som tradisjonelt har vært benyttet.

8. Vedtakskompetanse

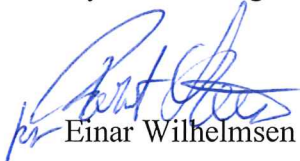
Bystyret har i sak 186/19 Reglement for byrådet, § 3-9, delegert til byrådet å vedta administrative regelverk som omhandler støttefunksjoner for administrasjonen. I byrådsreglementet § 3-2 andre ledd fremgår det at byrådet kan delegere til byrådets medlemmer å treffe vedtak i saker som ikke er av prinsipiell betydning.

Byråden for finans innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. Alle Oslo kommunes virksomheter skal benytte standard klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester i henhold til vedlegg til saken (*Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*) herunder;
 - a. Minimumskrav om at det skal benyttes nullutslipps- eller biogasskjøretøy (*skal benyttes når minimum tre leverandører kan levere med disse teknologiene*)
 - b. Minimumskrav om at det ikke skal benyttes personbiler til vare- og godstransport (*benyttes i aktuelle anskaffelser, jf. veiledning*)
 - c. Tildelingskriterium for klimavennlige kjøretøy (*skal benyttes når det ikke er aktuelt med minimumskrav til nullutslipps- eller biogasskjøretøy*)
 - d. Tildelingskriterium for ruteoptimalisering (*benyttes i aktuelle anskaffelser, jf. veiledning*)
 - e. Standard kontraktsvilkår:
 - i. Kjøretøy og drivstoff, knyttet til minimumskrav nullutslipps- og biogasskjøretøy (*skal benyttes hvis minimumskrav a. tas i bruk*)
 - ii. Kjøretøy og drivstoff, knyttet til tildelingskriterium «Miljø» (*skal benyttes hvis tildelingskriterium c. tas i bruk*)
 - iii. Hydrogen (*skal alltid benyttes*)
 - iv. Biogass (*skal alltid benyttes*)
 - v. Biodrivstoff (*skal alltid benyttes*)
 - vi. Energieffektiv kjøring (*benyttes i aktuelle anskaffelser, jf. veiledning*)
 - vii. Flere samtidige kontraktsforhold skal benyttes (*skal alltid benyttes*)
 - viii. Endrede leveringsbetingelser (*skal alltid benyttes*)
 - ix. Tomgangskjøring (*skal alltid benyttes*)
 - x. Unntaksbestemmelser (*skal alltid benyttes*)
 - xi. Mislighold av miljøbestemmelser (*skal alltid benyttes*)
2. Standard kontraktsbestemmelser knyttet til transport tas inn i samtlige av kommunens vare- og tjenestekontrakter med kontraktsverdi over kr 500 000 ekskl. mva. der transport er en del av ytelsen.
3. Der virksomhetene velger å benytte tildelingskriteriet «Miljø», skal dette som hovedregel vektes minimum 30 % av de samlede tildelingskriteriene i konkurransegrunnlaget.
4. Der virksomhetene må benytte tildelingskriteriet «Transport», jf. vedtaks punkt 1 bokstav c og ev. d, skal «Transport» vektes minimum 15 % av de samlede tildelingskriteriene i konkurransegrunnlaget, uavhengig av om «Transport» inngår som et underkriterium under kriteriet «Miljø» eller er et selvstendig tildelingskriterium.

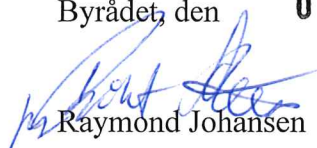
5. Fra 2025 skal alle Oslo kommunes virksomheter ta inn minimumskrav om at det skal benyttes nullutslipps- og biogasskjøretøy i samtlige anskaffelser innenfor vare- og tjenestekjøp over kr 500 000 ekskl. mva. Varsel om at nullutslipps- og biogass teknologi skal tas i bruk fra 2025 inkluderes i alle relevante anskaffelser i Oslo kommune.
6. Det utarbeides en mal for tildelingskriteriet «Miljø» som til enhver tid er gjeldende og skal benyttes i samtlige anskaffelser i Oslo kommunes virksomheter. Mindre endringer av ikke prinsipiell karakter kan gjøres i malen.
7. Dersom det ikke er hensiktsmessig å benytte en eller flere av miljøkravene til transport, skal unntak begrunnes i kontraktsstrategi for den enkelte anskaffelse. I innovative anskaffelsesprosesser kan kravene fravikes så fremt premisset for avtalen er at det arbeides for å oppnå nullutslipps- og biogasskjøretøy for avtalen.
8. Byråden for finans gis fullmakt til å skjerpe standardkravene til transport i takt med markedsutviklingen.
9. Byråden for finans gis fullmakt til å foreta de endringer av minimumskrav, tildelingskriterier og standard kontraktsvilkår som anses nødvendige for å ivareta de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter, samt mindre endringer av ikke-prinsipiell karakter.

Byrådsavdeling for finans, den **28 NOV. 2019**


Einar Wilhelmsen

Byrådet tiltrådte innstillingen fra byråden for finans.

Byrådet, den **05 DES. 2019**


Raymond Johansen

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

Standard klima- og miljøkrav til transport for
Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett:

Ingen