



## Innspill fra Klima Østfold til regjeringens handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser i offentlige virksomheter

Dato: 10.12.2019

### Viktig grunnprinsipp:

Vi mener virkemiddelapparatet må reflektere begge dimensjonene i lov og forskrift:

Minimere miljø- og klimabelastning

og

*etterspørre* klimaløsninger.

Sistnevnte innebærer et annet perspektiv enn det mer tradisjonelle førstnevnte. Det handler om å bygge marked for løsningene som trengs i fremtidens lavutslippssamfunn. Perspektivet og virkemiddelapparatet kunne med fordel også inkludere «miljøløsninger» for å reflektere at også innen andre miljøtemaer kan det offentlige være med på å skape avgjørende etterspørsel.

Vi har tre forslag til tiltak eller styrking av eksisterende tiltak.

### 1. Innovative klima- og miljøinnkjøp: Styrke Leverandørutviklingsprogrammet

Leverandørutviklingsprogrammet er et virkemiddel med rådgivere som veileder og støtter kommuner og fylkeskommuner i innovative anskaffelser. Etter vårt syn dekker det begge «divisjoner» innen innovative anskaffelser: «Toppidrett» (for eksempel første el-ferje, første hurtigbåt) og «breddeidrett» (innovative prosesser, løsninger med noe grad av innovasjon) (Begreper i henhold til en Menon-analyse<sup>1</sup>). Begge «divisjoner» må fortsatt dekkes.

Vi er glade for at Stortingsmeldingen stadfester at Leverandørutviklingsprogrammet skal videreføres og videreutvikles. Programmet har som navnet tilsier som hovedmål å fremme utvikling og innovasjoner i leverandørmarkedet. Ordningen har hatt klima og miljø som ett av flere fremtredende tema, og må fortsette med dette slik at det *også* er et virkemiddel for grønne anskaffelser i fremtiden.

Programmet har egne ansvarlige for ulike regioner i Norge, og ansvarlige for fagtemaene. Vi mener fokuset på regioner må fortsette.

---

<sup>1</sup> Utredning om insentiver/ordninger for risikoavlastning for innovative offentlige anskaffelser (2016)

## **2. «Hylleware»- innkjøp og litt komplekse innkjøp: Klima Østfolds tjeneste bør kopieres av nasjonale myndigheter**

Ikke alle innkjøp er eller skal være innovative. Dette gjelder antakelig det store volumet av innkjøp. Det å kjøpe inn klimaløsninger som er det vi betegner som «hylleware» kan likevel være utfordrende fordi det er krevende for brukerne og innkjøpsrådgiverne å få oversikt over beste tilgjengelige teknologi som dekker deres behov. Selv om det finnes gode nok løsninger kan dette likevel glippe. Dette har vårt Klimasats-støttede prosjektet *Bistand til fossilfrie transportinnkjøp* hatt som mål å bidra til å løse. Vår erfaring er at det er avgjørende å ha tid og ressurser til forarbeid for å finne de gode klimaløsningene i hvert enkelt innkjøp. Med et grundig forarbeid kan man dessuten oppnå trygghet i å stille konkrete, ambisiøse og realistiske minimumskrav/kravspesifikasjon, med tilstrekkelig antall deltakere i konkurransen. Dette gjør evalueringen av tilbudene veldig mye lettere, fordi man ikke trenger utarbeide *målbare* klima- og miljøkriterier. Avhengig av situasjonen kan disse suppleres av krav og vekting. Både kartlegging og gjennomføring krever likevel spesialisert kompetanse.

Prosjektet vårt tilbyr gratis bistand til kommuner med klimaråd i planlegging og gjennomføring av anskaffelsene. Temaene er per nå avgrenset til kjøretøy, maskiner og innkjøp av varer og tjenester med mye transport. Formålet er å realisere kjøp av mest *mulig* fossilfri transport på el, (hydrogen) og biogass. I tillegg gjør prosjektet det lettere å gjennomføre innkjøp av klimaløsninger i litt mer komplekse anskaffelser. Prosjektets rådgiver har vært en del av Klima Østfold og Østfold fylkeskommunes kompetansemiljø og dratt nytte av dette ved behov. Se slutten av dokumentet for hva vi har oppnådd så langt.

Denne modellen mener vi må på plass over hele landet. Rådgivere må være spredt over hele landet, fordi det å møtes fysisk under planlegging og å arrangere møter senker terskelen for å benytte tjenesten. Rådgivningen bør skje *der* innkjøpet skal skje og *når* det planlegges.

Flere typer innkjøp enn det vi har testet ut bør også inngå i ordningen: Unngå forbruk og andre sirkulærøkonomiaspekter, (materialer til) bygg og infrastruktur, IKT, Mat, forbruksvarer. Vi tror særlig at det å unngå forbruk krever menneskelige ressurser med tid til å utvikle og forankre forpliktende rutiner sammen med kommuneansatte og -ledelse.

Vi foreslår én rådgiver per tema per geografiske område som en start.

Tjenesten vil være en effektivisering av innkjøpsarbeidet. Rådgivere i enkeltkommuner er ikke nødt til å bruke tid på å sette seg inn alle klima-, miljø- og løsningsaspekter. For de kommunene som ikke har implementert klima- og miljømål i anskaffelsene sine vil en slik tjeneste være med på å bryte ned barrierer.

Vår erfaring er at kommuner per i dag ikke benytter eksterne konsulenter på disse oppgavene. Kommuner har ikke kapasitet eller midler til å hente inn dette, samt at det kompliserer prosessene. En slik tjeneste fra det offentlige vil dermed ikke ta marked fra konsulenter.

Dette virkemiddelet supplerer Leverandørutviklingsprogrammet og man bør vurdere i hvor stor grad de to virkemidlene bør samvirke, eller om de bør være ett virkemiddel som dekker de to ulike segmentene, altså innovasjon og «hylleware».

Et slikt virkemiddel er naturlig å vurdere også i den varslede utredningen av samordning av fylkeskommunale og kommunale innkjøp.

Klima Østfold er et samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og fylkesmannen om innsatsen for å begrense klimaendringene. Vi gjennomfører tiltak, bevisstgjør, engasjerer og tilrettelegger slik at alle kan bidra: Det offentlige, næringsliv og innbyggere.

### 3. Økonomisk støtte til merkostnader:

For grønne anskaffelser som koster mer enn alternativet bør det på plass et styrket økonomisk støttesystem. Dette gjelder spesielt for de innkjøpene der man ikke raskt tjener inn investering i sparte driftskostnader, eller der det er ulemper med å ta i bruk løsninger tidlig.

Vi anbefaler at det undersøkes nærmere hvordan en forbedret støtteordning kan innrettes for å overvinne barrierer som er særegne for det offentlige og som hindrer oss i å søke og motta økonomisk støtte til reelle merkostnader.

Det synes som at Enova historisk har fungert relativt godt innen kommunale bygg, men langt dårligere innen kjøretøy. Det er en oppfattelse av at konkrete politiske krav gjør at man *ikke* kan søke Enovastøtte, fordi det kan hevdes at tiltaket er utløsende. Likevel kan det skje at kommunene ikke greier å realisere ambisjonene. Når kommunene kjøper inn tjenester med stor bruk av kjøretøy, er det eieren av kjøretøyene som kan søke Enovastøtte. Vi er usikre på om kravene og tiden i anskaffelser gjør det mulig for leverandørene å søke og få tilsagn på støtte. Har kommunen stilt ambisiøse klimakriterier eller krav kan det sies at støtten ikke er utløsende. Om kommunen ikke stiller krav, har ikke leverandørene motivasjon til å søke.

Vi mener det bør vurderes å gjøre Klimasats til kommunenes hovedstøtte-system, eller eneste støttesystem, siden Klimasats er tilpasset kommuners og fylkeskommuners situasjon. Klimasats gir i dag støtte til merkostnader for innkjøp av klimaløsninger som ikke dekkes av Enova. I tillegg åpnes det for innovative prosjekter innen ulike kategorier som Miljødirektoratet ikke vet at trengs på forhånd. Dette er en helt annen innretning som åpner for innovasjon i kommunesektoren (som overnevnte prosjekt for øvrig er et resultat av), sammenliknet med Enova.

Klimasats må da styrkes med betraktelig mer midler, og særlig støtte til merkostnader for innkjøp av klimaløsninger må ha løpende eller flere søknadsfrister enn i dag.

I tillegg mener vi at man må undersøke om virkemidler for å redusere økonomisk risiko for både bestiller og leverandør i innovative grønne anskaffelser er bra nok og/eller tilstrekkelig nok kjent.

## **Prosjektet *Bistand til fossilfrie transportinnkjøp* har oppnådd følgende i løpet av 1,5 år:**

Med én ansatt på mellom 60 og 100 % i perioden har vi bistått til resultatene som er listet under. Det er et begrenset antall fossile kjøretøy. Årsakene til at man har endt opp med dette er praktiske hindringer som behov for hengerfeste, firehjulsstrek, eller manglende biogassfylllestasjon i det geografiske området kjøretøyet skal opereres.

### Persontransport i (taxitjenester) i Fredrikstad og Hvaler kommuner:

- Innen august 2020: 8 eltaxier og 2 biogasstaxier
- Innen august 2021: 20 eltaxier og 2 biogasstaxier
- Innen August 2022: 25 eltaxier og 2 biogasstaxier
- Innen august 2023: 40 eltaxier og 2 biogasstaxier (Dette tilsvarer alle kjøretøy på oppdrag fra kommunen i dag)

### Renovasjonstjeneste for næringsavfall i Viken fylkeskommune:

- Akershus: Minimum 66% oppmøte med biogasskjøretøy hvert år
- Buskerud: Minimum 56% oppmøte med biogasskjøretøy hvert år
- Østfold: Minimum 84% oppmøte med biogasskjøretøy hvert år

### Kjøretøy til helse og omsorg i Halden:

- 29 elbiler
- 2 biogassbiler
- 14 el-delingsbiler
- 3 hybridbiler (p.g.a. behov for firehjulsstrek)

### Kjøretøy Østfold fylkeskommune:

- 5 el-kjøretøy
- 6 biogasskjøretøy
- 3 fossile kjøretøy

Dette er en dynamisk innkjøpsordning, det vil si at leverandører er prekvalifiserte og at det for hver gang det skal gjøres innkjøp utføres en mini-konkurranse. Dette betyr at man kan følge med på den raske teknologitviklingen og ikke være bundet til en etter hvert gammel rammeavtale.

### Anskaffelser som det jobbes med framover:

- Fossilfri anleggsplass, Fredrikstad kommune
- Spre Halden kommunes bildeleordning til andre Østfoldkommuner, gruppe-vise felles innkjøp
- Felles rammeavtale for ladestolper i kommuner som ønsker det i hele Viken