

Ivaretagelse av miljøaspekter i offentlige anskaffelser, status 2015

ANALYSE AV 244 UTLYSNINGER PÅ DOFFIN I 2015 INNEN PRIORITERTE KATEGORIER. HOVEDFOKUS PÅ TRANSPORT.

RAPPORT TIL DIFI 17.11.16



Innhold

Innhold	2
1 Bakgrunn og formål med undersøkelsen	4
1.1 Metode og hovedfunn	4
1.2 Forekomst av miljørelaterte krav.....	5
1.2.1 Kvalifikasjonskrav	6
1.2.2 Kravspesifikasjon	6
1.2.3 Tildelingskriterier	7
1.2.4 Kontraktsvilkår	7
1.2.5 Livssyklus kostnader.....	8
2 Transport	9
2.1 Hvilke miljøaspekter har vi fokusert på?.....	10
2.2 Bruk av miljørelaterte krav i konkurransegrunnlag	12
2.2.1 Transportutstyr.....	12
2.2.2 Bygg og anlegg.....	14
2.2.3 Transporttjenester.....	14
2.2.4 Finansiell leasing	16
2.2.5 Avløp, søppel, sanitære og miljømessige tjenester	17
3 10 utvalgte intervjuobjekter: Miljøaspekter hensyntatt i prosessen	19
3.1 Presentasjon av resultat fra spørreundersøkelsen.....	20
3.2 5 utvalgte cases.....	23
4 Vedlegg	37
4.1 Søkemetode for innsamling av konkurransegrunnlag	37
4.2 Forbehold	37
4.3 Screening av dokumentasjon vs indikatorer for relevante miljøkrav	37
4.4 Eksempler på formuleringer relatert til miljøaspekter	38
4.5 Ivaretagelse av relevante miljøaspekter i anskaffelsesprosessen	40
4.5.1 Avklare behov.....	40
4.5.2 Sourcing	41
4.5.3 Lage konkurransestrategi	41

4.5.4	Forberede konkurranse	42
4.6	Konkurransesgrunnlag.....	42
4.6.1	Konkurranseregler, prosedyreform	42
4.6.2	Kravspesifikasjoner	42
4.6.3	Tildelingskriterier, produkt	43
4.6.4	Kvalifikasjonskrav, leverandør	43
4.6.5	Kontraktsvilkår	43
4.7	Etter anskaffelsen	44
4.7.1	Har man fått ønsket effekt vs resultatmål?	44
4.7.2	Hvordan har miljøkravene blitt fulgt opp i kontraktsfasen?	44
4.7.3	Barrierer	44
4.8	Intervjuer: Metodikk og spørreskjema	45
4.9	Intervjuguide transportanskaffelser. Miljøkrav i utlysning 2015	47
4.10	Miljø- og transportfaglige referanser	48

1 Bakgrunn og formål med undersøkelsen

Difi har i august 2016 gjennomført en kartlegging av 244 utlyste konkurranser på Doffin i 2015 relatert til bruken av krav og kriterier i konkurransegrunnlaget knyttet til samfunnsansvar og miljøaspekter. Fire hovedkategorier er utvalgt som spesielt interessante: Møbel (50) yrkesklær (46), IKT-utstyr (48) og transport (100).

Gjeldende lov og forskrift for offentlige anskaffelser (LOA og FOA) inneholder en rekke henvisninger og krav til hvordan miljø skal ivaretas gjennom planlegging av anskaffelsen, brukt kvalifikasjonskrav og tildelingskriterier. Formålet med undersøkelsen er å få en oversikt over status for praksis i 2015. I det nye anskaffelsesregelverket som trer i kraft 1. januar 2017 gir lovgiver ytterligere forventninger om at det stilles krav til miljø og samfunnsansvar gjennom anskaffelsesprosessen. For å kunne tilpasse og målrette Difis veiledningstilbud best mulig er det derfor behov for kunnskap om «hvor skoen trykker» for offentlige innkjøpere.

Rapportens kapittel 1 (generelt) og 2 (transport) er en kvantitativ kartlegging og analyse av på hvilken måte oppdragsgiver beskriver relevante aspekter og angir krav til leverandører, ytelser, produkter og tjenester i konkurransegrunnlaget som bidrar til å fremme samfunnsansvar og gode miljøprestasjoner. Kapittel 3 gjengir hvordan 10 utvalgte oppdragsgivere i kategorien transport er bevisst miljøaspekter og spørsmål gjennom planlegging av anskaffelsen, i arbeidet med konkurransegrunnlaget og i oppfølging av kontrakt. Kapittel 4 inneholder mer bakgrunnsmateriale og referanser. Sammensetning av utvalg og kartlegging gjort i kapittel 1 er foretatt av Difi og student Christian J. Vestre. Øvrige innhold er skrevet av Inventura AS på oppdrag fra Difi.

Hovedinntrykket fra undersøkelsen er at det er et stort forbedringspotensial. Dette gjelder både antall konkurransegrunnlag med beskrivelser av relevante miljøaspekter, og hvor hensiktsmessig og ambisiøst kravene er utformet for å oppnå en reduksjon i negative miljøkonsekvenser gjennom varens funksjonelle levetid eller tjenestens kontraktperiode.

1.1 Metode og hovedfunn

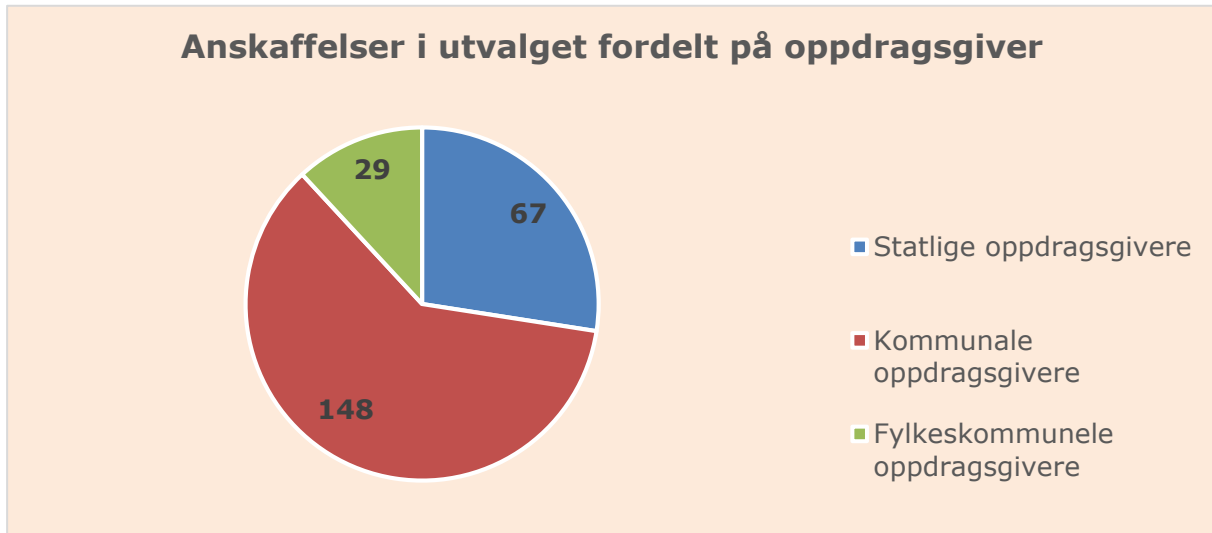
Utvalget av utlyste konkurranser som danner grunnlaget for denne undersøkelsen er svært omfangsrikt. Det er krevende å få en komplett oversikt over alle konkurranser på Doffin, og dermed vanskelig å si nøyaktig hvordan utvalget forholder seg til det totale antall kunngjorte konkurranser innen hver kategori. Det er i utgangspunktet søkt utlysninger som dekkes av FOA del 3, dvs med en anslått verdi over EUs terskelverdi, hhv MNOK 1,75 for kommune/FK og MNOK 1,1 for statlige anskaffelser (eks mva). For å få et tilstrekkelig antall inneholder utvalget også enkelte konkurranser på nasjonal terskelverdi. Metodikken for å fremskaffe relevant materiale fra kunngjøringene innebar å søke på relaterte CPV-koder¹ til 4 prioriterte kategoriene (møbler, IKT-utstyr, yrkesklær og transport). Der søk på CPV-koder var utilstrekkelig ble det også søkt på nøkkelord. Anslagsvis dekker vårt utvalg ca 50% av totalt antall utlyste konkurranser innen de 4 kategoriene, fordelt på:

- ca 50% innen kategoriene yrkesklær og IKT-utstyr,
- 70%-80% innen kategorien møbel, og
- opp mot 50% innen kategorien transport.

¹ Definisjon: CPV (Common Procurement Vocabulary) er Europakommisjonens produkt- og tjenestekoder som skal brukes i offisielle kunngjøringsskjemaer.

Anslagene er gjort utfra en subjektiv vurdering av hva totalt omfang utlysninger på Doffin er innen de gitte kategoriene. Se en omtale av utvalg og mulige feilkilder i kapittel 4.

Kommuner har klart flest konkurranser med over halvparten av antall i alle kategorier gjennomgått. Statlige konkurranser følger deretter. Fylkeskommunale konkurranser utgjør den minste andelen i alle kategoriene, se fig 1 under.



Figur 1 Anskaffelser i utvalget fordelt på oppdragsgiver

1.2 Forekomst av miljørelaterte krav

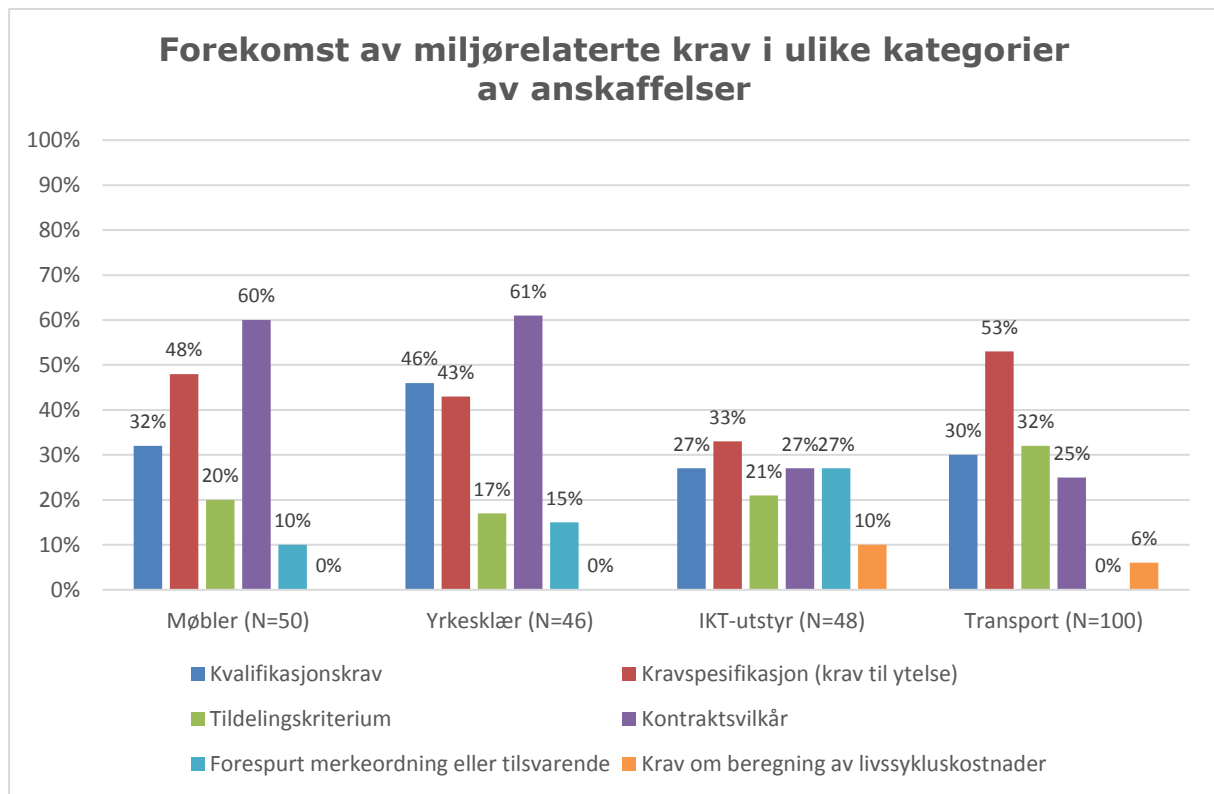
Kapittel 1 gir i hovedsak oversikt over miljørelaterte krav knyttet til kategoriene møbler, yrkesklær og IKT-utstyr. Det refereres også til kategorien transport i enkelte tilfeller. Denne blir imidlertid beskrevet i større dybde i kapittel 2 og utover i denne rapporten.

Hovedfunn

- 25% av konkurransegrunnlagene hadde miljø som et tildelingskriterium, og 0,4 % vektet miljø med 30 % eller mer.
- 5 % av konkurransene stilte krav til beregning av livssyklus kostnader (LCC), men mange av disse var svært enkle i sin metodikk og til dels ikke evaluerbare

I tabellen under vises forekomsten av miljørelaterte krav i ulike deler av konkurransegrunnlaget, fordelt på kategori. Se også en grafisk fremstilling av dette i figur 1, neste side

Miljøkrav	Møbler (n=50)	Yrkesklær (n=46)	IKT-utstyr (n=48)	Transport (n=100)	Totalt (n=244)
Kvalifikasjonskrav	32 %	46 %	27 %	30 %	33 %
Kravspesifikasjon (krav til ytelse)	48 %	43 %	33 %	53 %	46 %
Tildelingskriterium	20 %	17 %	21 %	32 %	25 %
Kontraktsvilkår	60 %	61 %	27 %	25 %	39 %
Forespurt merkeordning eller tilsvarende	10 %	15 %	27 %	0 %	10 %
Krav om beregning av livssyklus kostnader	0 %	0 %	10 %	6 %	5 %



Figur 2 Forekomst av miljørelaterte aspekter i ulike deler av konkurransegrunnlaget, fordelt på kategori

Kommentar: Søylene viser forekomst av de ulike kravene, som blir nærmere beskrevet i delkapitlene under. Søylene for «forespurt merkeordning eller tilsvarende» viser andelen av kunngjøringene som stiller krav til miljømerker eller at miljømerkene kriterier oppfylles, for eksempel Svanemerket eller Energy Star. Søylene «krav om beregning av livssyklus-kostnader» viser andelen konkurranser hvor det er enten er stilt krav til eller vist til livssyklus-kostnader (LCC). Begrepet levetidskostnader brukes også.

1.2.1 Kvalifikasjonskrav

33 % av kunngjøringene har kvalifikasjonskrav knyttet til miljø. Det er noe variasjon mellom anskaffelseskategoriene. Det er størst andel på yrkesklær, minst på IKT. Undersøkelsen viser at det i all hovedsak stilles krav om miljøledelsestiltak og miljøledelsessystemer. Dokumentasjonskravene er varierende. I flere tilfeller etterspørres det sertifiseringer og sertifikater eller tilsvarende egenerklæringer, mens det i mindre grad stilles krav om miljøkompetanse som er spesifikt knyttet til det produktet eller den tjenesten kunngjøringen gjelder.

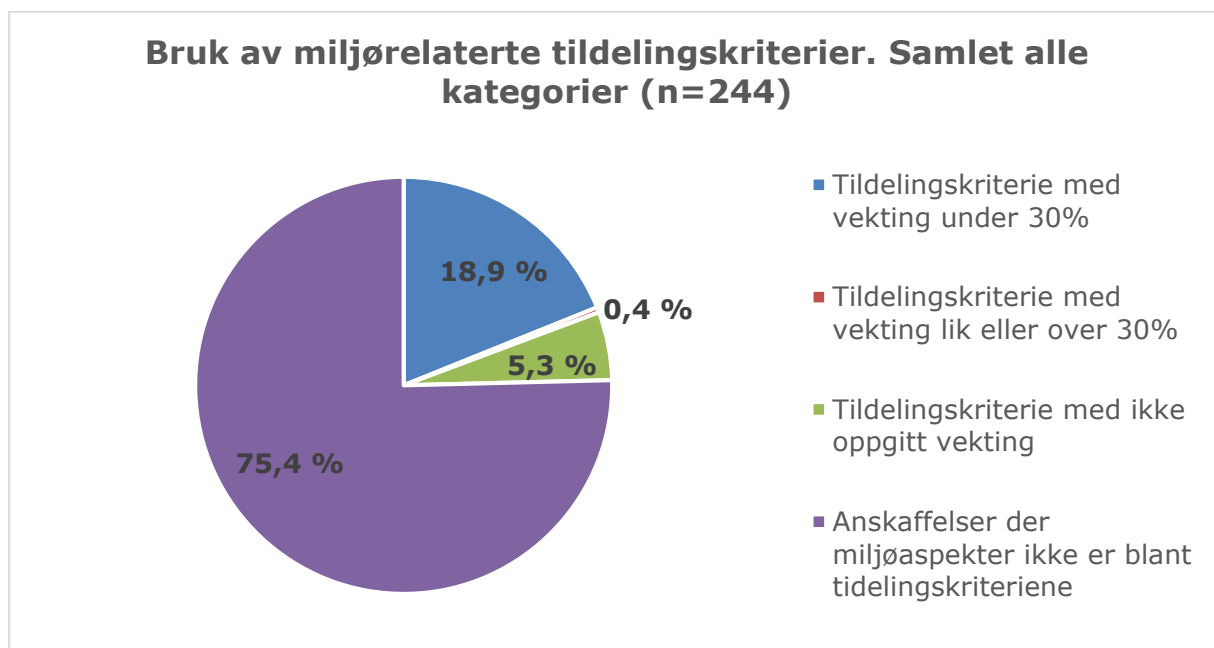
1.2.2 Kravspesifikasjon

De mest konkrete miljøkravene blir stilt i kravspesifikasjonen og kan omfatte minimumskrav til produkter eller tjenester. Siden dette er krav som skal oppfylles for å bli vurdert i konkurransen bør disse være tydelige, målbare og dokumenterbare. Kategorien transport har høyest andel forekomst av miljøkrav i kravspesifikasjonen (53%), men finnes også ganske hyppig innenfor møbler (48%) og yrkesklær (43%). IKT-utstyr ligger litt lavere (35%). Kravene vil naturlig nok være forskjellige for ulike anskaffelseskategorier avhengig av hva som er relevante og vesentlige miljøaspekter. Funnene tyder på at

- Helse- og miljøfarlige kjemikalier og bærekraftig trevirke er særlig relevant for anskaffelser av møbler
- Helse- og miljøfarlige kjemikalier er mest relevant for kunngjøringer av yrkesklær.
- Energieffektivitet og helse- og miljøfarlige kjemikalier er mest relevant for IKT-anskaffelser.

1.2.3 Tildelingskriterier

Totalt har 25% inkludert miljøaspekter blant tildelingskriteriene. Disse forekommer både som separat kriterium og som en del av andre, der det ikke alltid oppgis en konkret vektingsprosent. Vanligvis er vektningen for miljø i området 10 -15%, mens pris vektet i området 50-80 %. Andre forhold som kvalitet og leveringssikkerhet inngår også ofte som tildelingskriterier. Se figur under.



Figur 3 Bruk av miljørelaterte tildelingskriterier

75,4 % er altså uten angitte referanser til miljø blant tildelingskriteriene. En utlysning (0,4 %) har vektet miljø lik eller over 30 %. 5,3 % har miljø med blant tildelingskriteriene, men det er ikke tilknyttet en spesifikk vektingsprosent. Det vil ofte være snakk om at miljø som kriterium inngår i kriteriet «kvalitet».

1.2.4 Kontraktsvilkår

De fleste miljøkrav som stilles som kontraktsvilkår gjelder krav knyttet til emballasje, herunder krav om medlemskap i ordninger for emballasjeretur (Grønt Punkt eller tilsvarende). Funnene viser også at det er vanlig å stille krav om at leverandør følger nasjonal og internasjonal miljølovgivning. Kunngjøringer utført innenfor transport har færre miljøkrav i kontraktsvilkårene. Samlet sett stilles det miljøkrav som kontraktsvilkår i 39 % av alle kunngjøringene undersøkt. Det er den nest høyeste prosentandelen av hvor krav stilles i konkurransegrunnlaget etter kravspesifikasjonen (46 %).

1.2.5 Livssyklus kostnader

«Livssyklus kostnader» (LCC) er et økonomisk begrep som retter seg mot de totale kostnadene som påløper for å ivareta funksjonell ytelse over en fastsatt levetid eller kontraktperiode. Kostnader i forbindelse med anskaffelse, drift, vedlikehold og utrangering er typiske elementer i en vurdering av livssyklus kostnadene. Funnene i undersøkelsen viser at det er svært få kunngjøringer hvor begrepet livssyklus kostnader, LCC eller levetidskostnader i det hele tatt brukes.

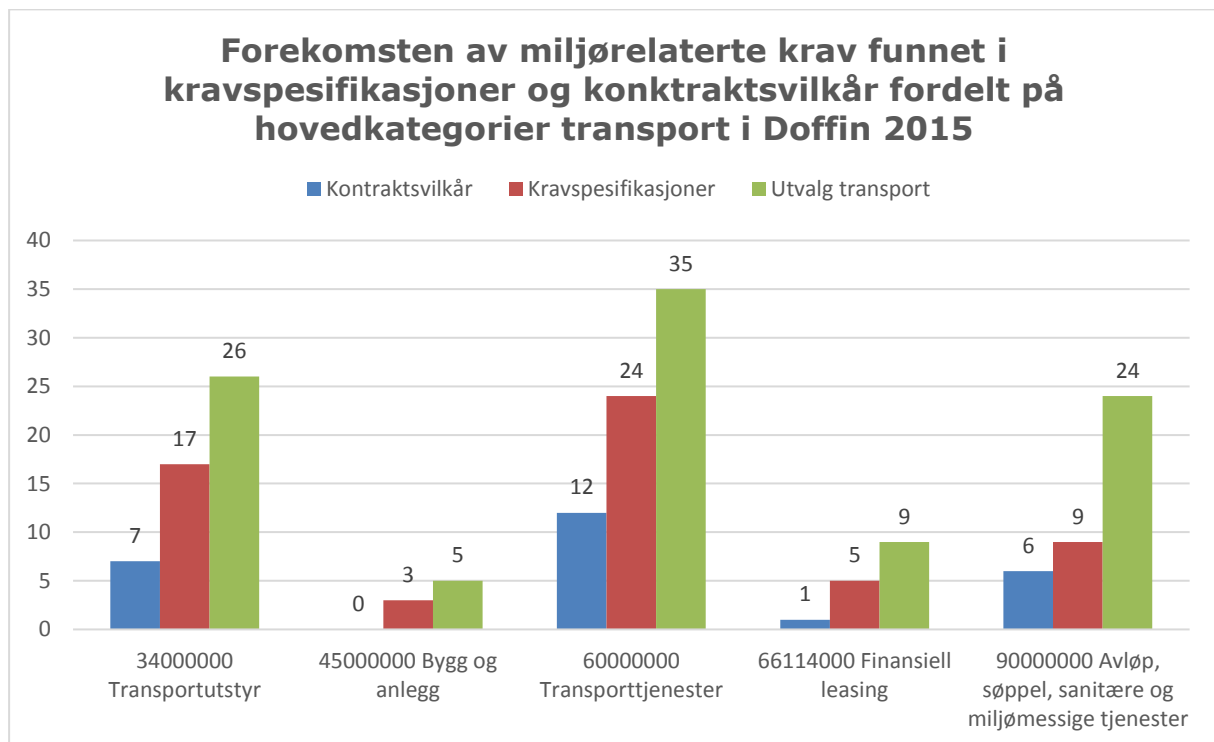
I anskaffelseskategoriene IKT-utstyr og transport har det vært fokus på LCC. Disse har likevel en lav prosentandel med kunngjøringer hvor dette inngår. Henholdsvis 10 % på IKT-utstyr og 6 % på transport. Av og til nevnes LCC som et tildelingskriterium, da som regel som et element under «pris». Dette forekommer først og fremst innen anskaffelser av transportutstyr. I kategorien IKT-utstyr forekommer krav til beregning av livssyklus kostnader på forskjellige måter, og gjenfinnes både i kvalifikasjonskrav, kontraktvilkår og som tildelingskriterium.

2 Transport

Transport representerer en stor kostnad for norsk næringsliv og forbrukere. Dette gjelder også for offentlig sektor. Statsregnskapet viser at innkjøpsvolumet for transport i 2015 er på ca NOK 4,5 mrd. Det dekker under 50 % av statens innkjøpsutgifter. Et anslag for hele staten kan derfor være NOK 10 mrd. I kommunesektoren utgjør transportkjøp hos de 100 største leverandørene hele 16%, ca NOK 13 mrd. I tillegg kommer anskaffelser av kollektivtransport foretatt av fylkeskommunene. Disse tallene dekker neppe hele omfanget av direkte og indirekte offentlige anskaffelser av varer og tjenester knyttet til transport. Som vi påpeker i kapittel 2.2.2. ligger det også trolig et stort indirekte forbruk under kategorien «bygg og anlegg». Transport utgjør dermed en ikke ubetydelig del av NOK 460 mrd i årlig offentlige anskaffelser.

Offentlige anskaffelser er et strategisk virkemiddel som kan bidra til utvikling av ny utslippsfri transportteknologi, overgang til fornybart drivstoff, reduserte utslipp og andre negative miljøeffekter. Som krevende kunde kan offentlig sektor stimulere markedet til å utvikle nye og innovative mobilitets- og transportløsninger. I transportnæringen er det en rask teknologisk utvikling som kan oppleves som krevende for innkjøpere å følge med på og sette seg inn i, for å være i stand til å stille relevante krav. Det er ofte komplekse anskaffelser med mange interessenter som skal tilgodesees og svært mange aspekter som skal håndteres. I blant er det også usikkerhet om hva som er de mest bærekraftige og grønne løsningene. Vår undersøkelse viser at relativt mange kjenner til og benytter standardiserte krav (type Euro 6), mens få definerer egne, mer ambisiøse kravsett.

Transport er særlig vektlagt i denne undersøkelsen der totalt 99 konkurransegrunnlag inngår i vår analyse. Vi har valgt å dele utvalget inn i 5 kategorier av anskaffelser som har ulike formål og egenskaper. Kapittel 2 fokuserer spesielt på i hvilken grad det er stilt miljørelaterte krav i hhv kravspesifikasjoner og i kontraktsvilkår. Se figur 3 under:



Figur 4 Forekomsten av miljørelaterte krav fordelt på hovedkategorier transport

Hovedinntrykket er at det innen alle transportkategorier er et stort potensiale for bedre å beskrive ytelser og fastsette krav som kan bidra til økte miljøprestasjoner. Som det

fremgår av ovenstående oversikt synes «miljømodenheten» å være lavest innen CPV hovedkategori avløp, søppel, sanitære og miljømessige tjenester. Dette omtales nærmere i kapittel 2.2.

I tillegg til en analyse av konkurransegrunnlagene der vi har sett spesielt på kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår, har vi foretatt intervjuer av kontaktpersoner i 10 offentlige virksomheter som representerer de 5 ulike kategoriene innen anskaffelser relatert til transport. Relevante utsagn og notater fra disse samtalen er gjengitt i kap 3. Majoriteten av intervjuobjektene viser vilje og ønske om å forbedre miljøaspektene ved anskaffelser. Enkelte mangler imidlertid kjennskap/tilgang til relevante verktøy og gode veiledere, samtidig som det er knapphet på nødvendige ressurser og miljøkompetanse i innkjøpsavdelingene.

2.1 Hvilke miljøaspekter har vi fokusert på?

Transportaktiviteter medfører en rekke negative effekter på mennesker og miljø, og er den største kilden til klimagassutslipp i Norge. Utslippene fra transportsektoren har økt med 24 prosent i perioden 1990-2014 og veitrafikk står for over halvparten av disse². For å redusere de negative eksterne effektene (tap av miljøgoder, såkalte eksternaliteter) er sektoren sterkt regulert. Dette gjøres gjennom bl.a. økonomiske virkemidler som avgifter, omsettbare kvoter og subsidier - og ved direkte reguleringer som forbud og påbud. I henhold til «forurenser betaler prinsippet» skal prisen på varer og tjenester reflektere samfunnets tap av miljøgoder. I transportsektoren i Norge er derfor forbrukere av drivstoff pålagt å betale for dette tapet bl.a. gjennom CO₂-avgift, mineraloljeavgift, veibruksavgift og bidrag til NO_x-fondet. For å sikre høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det et mål at alle aktører møter de samme miljøkorrigerede prisene på innsatsfaktorer og dermed ha et økonomisk insentiv til å minimere miljøbelastningen ved å fokusere på å redusere drivstoffkostnadene³.

Mye tyder på at mulighetene til å nå nasjonale klima- og miljømål (f eks Paris-avtalen) er små dersom det ikke gjøres andre grep enn gjennom virkemidler som skatter, avgifter og subsidier. Miljøkrav i offentlige anskaffelser er et viktig verktøy og virkemiddel i dette arbeidet. Som vi vil vise til i vår gjennomgang er det vesentlig at oppdragsgiver tenker på hvordan de samlede miljøprestasjonene kan forbedres gjennom å gjøre et grundig arbeid i planlegging av anskaffelsen – før konkurransegrunnlaget ferdigstilles. Vi peker i denne analysen på relevante spørsmål underveis i prosessen, og gir eksempler på hvordan ulike virksomheter har hensyntatt dette.

Disse miljøaspektene vi har konsentrert oss om i vår analyse av kravspesifikasjonene:

1. Redusert transportbehov
2. Miljøteknologi
3. Drivstoff og energieffektivitet
4. Utslipp lokalt/regionalt
5. Utslipp klimagasser
6. Støy
7. Miljøvennlig kjørestil
8. Miljøvennlig drift

Det er også flere andre miljøaspekter som faller utenfor rammene av dette arbeidet, som

² Se f eks <http://www.miljostatus.no/tema/klima/norske-klimagassutslipp/>

³ Ilegging av skatt og avgifter for å korrigere for disse miljøkostnadene er bl.a. diskutert i Grønn skattekommisjon (NOU 2015:15 Sett pris på miljøet), der transportsektoren vies betydelig oppmerksomhet.

for eksempel

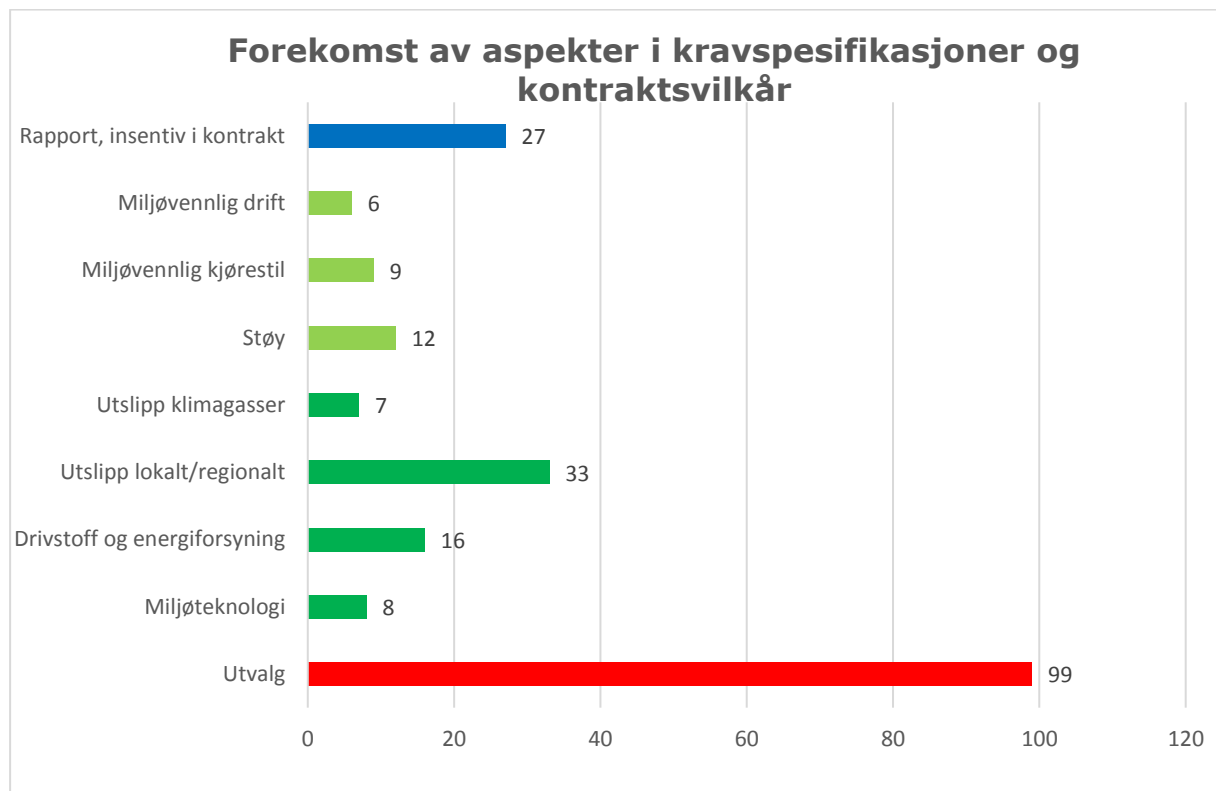
- Arealbruk
- Utslipp til vann
- Utslipp til grunn/jord
- Biodiversitet

Når det gjelder i hvilken grad det stilles konkrete betingelser i kontraktsvilkårene som kan bidra til gode miljøprestasjoner har vi kartlagt forekomsten av følgende aspekter/krav:

- Insentiver for å redusere transportomfanget f eks gjennom å sikre god kapasitetsutnyttelse og samkjøring.
- Eventuelle sanksjoner for tomgangskjøring og dårlig kapasitetsutnyttelse
- Krav til verifikasjon og rapportering på hvordan prestasjonene relatert til miljøaspekter nevnt i kravspesifikasjoner blir rapportert gjennom kontraktsperioden. Dette kan gjøres gjennom et fastsatt sett av KPI-er (Key performance indicator / viktig indikator for ytelse).
- Insentiver og sanksjoner ved over- og underprestasjoner av KPI-er
- Klausuler om at eventuelle krav til miljøprestasjoner også gjelder ved bruk av reservemateriell eller underleverandører

Det gis en mer uttømmende oversikt over hvilke nøkkelord vi har benyttet i våre søk i kapittel 4.

I figuren under vises samlet forekomst av ulike aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår for hele vårt utvalg på 99 konkurransegrunnlag:



Figur 5 Forekomst av aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår

Kommentar til figurene 5-10: Vi har valgt fargekoder der helgrønne er egenskaper ved

kjøretøy/utstyr, lysegrønne er forhold som delvis berører arbeidsmiljø og holdninger hos personell, mens blå er forhold regulert i kontraktsvilkår. Rød viser antall i utvalget.

I vår analyse har vi aspektet «Utslipp lokalt/regionalt». Her har vi kun registrert kravnivåer lik eller høyere enn Euro 6 krav. Euro 6 er betydelig strengere enn Euro 5 spesielt på NO_x og har blitt fasett inn i perioden 2014 – 2016, og skal bidra til å oppnå bedre luftkvalitet i byer og tettsteder. Mye av transportarbeidet som skal dekkes opp gjennom de anskaffelsene vi har gjennomgått skal foregå i byer og tettsteder, og der er dermed å forvente at mange stiller krav til Euro 6 nivå. Bare ca 33% har fastsatt dette kravet, selv om sikkert flere vil motta leveranser på dette nivået fordi det er standard for mange leverandører/produsenter. Vi diskuterer dette noe nærmere i analysen av de 5 ulike anskaffelseskategoriene, da det er naturlig å skille mellom varekjøp av nye produkter og kjøp av transporttjenester der man ofte må forholde seg til markedets tilbudte flåte av kjøretøy, maskiner og utstyr.

Euro-kravene inneholder ikke miljøaspektet «Utslipp klimagasser». Vi har derfor undersøkt og registrert evt krav til nivå for CO₂-utslipp separat. Kartleggingen viser at kun 7% har bedt om informasjon om nivå eller fastsatt en maksimumsgrense på CO₂-utslipp som er akseptabelt. Der hvor det stilles krav gjøres det enten som tildelingskriterium eller i kravspesifikasjonen. Vi fant kun en kunngjøring hvor det var stilt CO₂-utslippskrav både som minimumskrav i kravspesifikasjonen og som del av vektning i tildelingskriteriet for å premiere de mest klimavennlige løsningene.

Det er flere konkurransegrunnlag som også er uklare og uten synlige dokumentasjonskrav. Blant de undersøkte kunngjøringene finnes det flere der leverandøren blir bedt om å oppgi CO₂-utslippet til kjøretøyene uten å opplyse om dette vil bli premiert eller vektlagt. I andre har vi sett formuleringer som: «Det søkes å redusere CO₂ utslipp [for materiell, i.e. kjøretøy].» og «Oppdragsgiver ønsker biler som har lavt forbruk av drivstoff, og biler som slipper ut lite CO₂». Dette er en indikasjon på at det er flere i utvalget som legger vekt på CO₂ utslipp enn de 3 vi fant med spesifikke maksimumskrav. Det er grunn til å tro at vage formuleringene i de øvrige 4 ikke bidrar like sterkt til miljøprestasjoner som konkrete CO₂-utslippskrav.

I kapittel 4 gir vi en del eksempler på krav og beskrivelser som benyttes.

2.2 Bruk av miljørelaterte krav i konkurransegrunnlag

Som oversikten i tabell 1 viser inneholder ca 30% av konkurransegrunnlagene innen transport miljørelaterte aspekter i kvalifikasjonskrav og tildelingskriterier. Vi presenterer i det følgende en mer detaljert oversikt over status for forekomsten av disse i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår. Vi har søkt gjennom dokumenter med forekomst av spesifikasjoner med relevans til prestasjoner i miljøaspektene gjengitt i pkt 2.1, og viser til en nærmere beskrivelse av metodikken i kapittel 4. Under hver kategori har vi vist til eksempler på krav og nevnt hvilke representanter fra denne kategorien som inngår i vårt utvalg av intervjuobjekter som danner grunnlaget for gjennomgang av anskaffelsesprosessen i kapittel 3.

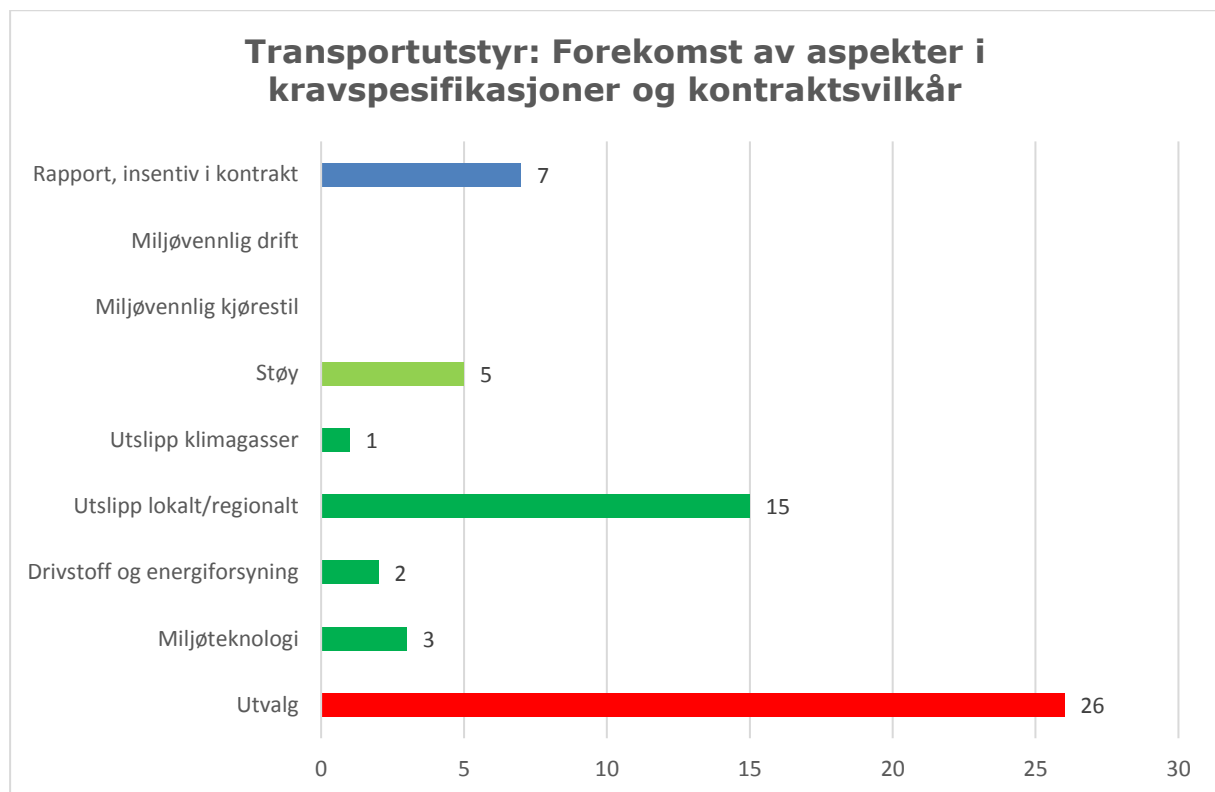
2.2.1 Transportutstyr

Denne CPV-gruppen (34100000-34521000) inneholder mange anskaffelser knyttet til utryknings- og brannkjøretøy, i tillegg til 2 båter. Konkurransegrunnlagene har ofte ganske detaljerte kravspesifikasjoner, men uten at det stilles noen miljørelaterte krav – ut over at drøyt halvparten stiller krav til Euroklasse. Disse angir hvor store utslipp nye personbiler

og nye motorer til tunge kjøretøy maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland, og inneholder krav som innvirker på lokal og regional luftkvalitet.⁴ Norge følger gjennom EØS-avtalen Euroklassenes kravsett. I EUs miljøkriterier for transport fra 2012 anbefales det minimum å kreve Euro 5 for personbiler/lette kjøretøy og Euro 6 dersom man stiller strengere miljøkrav i kravspesifikasjonen.⁵ I 2015 må krav om Euro 6 for nye kjøretøy ansees som et ikke spesielt strengt krav, mer som et standard krav.

I utvalget på 24 anskaffelser der krav til Euroklasse er relevant å stille, viser det seg at kun drøyt halvparten (16) krever Euro 6, som er beste gjeldende standard fra 2014. Disse er i tabellen under rapportert som «Utslipp lokalt/regionalt». Det er verdt å merke seg at svært få stiller andre krav, som f eks krav til miljøteknologi, muligheter for bruk av fornybare energibærere eller maksimalt nivå for CO₂ utslipp. Mange stiller imidlertid krav til maksimalt støynivå i forhold til arbeidsmiljøet for sjåfør, men de færreste har noen krav til den støy utstyret i bruk påfører omgivelsene.

I figuren under vises samlet forekomst av ulike aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår for utvalget transportutstyr med 26 konkurransegrunnlag:



Figur 6 Transportutstyr: Forekomst av aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår

To intervjuobjekter i denne kategorien har bidratt med informasjon i vår gjennomgang av hvordan relevante miljøaspekter er ivaretatt anskaffelsesprosessen i kapittel 4.

⁴ <http://www.tiltakskatalog.no/o-1-9.htm>

⁵ <http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/transport.pdf>

2.2.2 Bygg og anlegg

I utvalget av konkurransegrunnlag omfattes kun 5 utlysninger innen CPV-kategori Bygg og anlegg (43261000- 45500000). Det er anskaffelser av transporttjenester for forflytning av masse, og av disse er flere rammeavtaler som dekker mange kommuner. Vi tror at det beskjedne omfanget i denne kategori ikke er representativt og at vår kartlegging her kun må ansees som en indikasjon på status. Det er mange kjøp av disse tjenestene, men oftest vil de inngå i anskaffelser av entreprenørtjenester, f eks i forbindelse med grunn- og anleggsarbeider. Det er verdt å merke seg at drivstoff anvendt i denne kategori ikke omfattes av det samme miljøavgiftsregimet som det som gjelder for kjøretøy brukt på vei. Såkalt «merket diesel» har lav sats for CO₂, er fritatt for veibruksavgift, men har en grunnavgift på mineralolje⁶. Slik drivstoff kan kun benyttes i enkelte motorvogner, herunder traktorer, anleggsmaskiner og motorredskaper. Det er lansert en egen miljømerkeordning for anleggsvirksomhet (CEEQUAL)⁷ – men det er få spor av verken denne type krav eller andre miljøkrav i vårt utvalg.

I figuren under vises samlet forekomst av ulike aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår for utvalget bygg og anlegg med 5 konkurransegrunnlag:



Figur 7 Bygg og anlegg: Forekomst av aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår

Vi har ingen intervjuobjekter fra denne kategorien med i vår undersøkelse.

2.2.3 Transporttjenester

Transporttjenester er den klart største kategorien i vårt utvalg med 35 utlysninger innen CPV-kodene 60000000- 60610000. Den omfatter kjøp av tjenester for persontransport, og er fordelt med 29 utlysninger innen veitransport, 5 innen sjø/hav (ferge) og 1 innen flyreiser. I tillegg til anskaffelse av kollektive transporttjenester inneholder kategorien

⁶ Se en oversikt over avgiftsnivåene her <http://www.skatteetaten.no/no/Bedrift-og-organisasjon/avgifter/miljo/mineralske-produkter/>

⁷ Se omtale av denne ordningen bl.a. her: <http://www.bygg.no/article/1290434>

mange ulike former for spesialtransport, bl.a. av skoleelever, pasienter og brukere av pleie- og omsorgstilbud. Oppdragsgivere er fordelt på mange større og mindre spesialiserte enheter, og fremstår som uoversiktlig organisert. Flere av våre respondenter mener det er behov for en bedre samordning av kollektivtilbud og omfanget av spesialtransport. Fordi det er mange oppdragsgivere og brukere med til dels ingen insentiver for å redusere det totale transportomfanget eller å øke kapasitetsutnyttelsen, blir den totale kostnaden for samfunnet (og dermed også miljøbelastningene) større enn nødvendig. Det foregår noen initiativ for å bedre på disse forholdene, noe vi redegjør for noe mer i kapittel 3.

Vi har satt opp redusert transportbehov som et viktig miljøaspekt, men funnet det vanskelig å finne informasjon om hvordan dette reflekteres i konkurransegrunnlagene. Det er opplagt en stor fordel for det totale transportarbeidet dersom flere reiser foretas kollektivt, og at kapasitetsutnyttelsen for kollektive systemer øker. Her er det mye å hente, men en gjennomgang av det faller utenfor denne rapportens rammer.

Planlegging og gjennomføring av utlysninger for persontransport fremstår som komplekse, med mange interessenter og i blant med en uoversiktlig organisering i forhold til å svare på de overordnede miljømessige utfordringene og samfunnets behov. Ansvarlig for gjennomføring av anbudskonkurransen (f eks et fylkeskommunalt kollektivtrafikkselskap) vil ofte være bundet av (politisk) fastsatte rutetabeller og kapasitetsangivelser – som ikke nødvendigvis er i tråd med markedets behov. Det arbeides flere steder med å forenkle takst-, ruteplanleggings- og billettsystemer på tvers av fylkesgrenser - mer i tråd med reisevaner og hovedstrømmer av trafikanter som foretar daglige arbeidsreiser. Arbeidet med en felles nasjonal reiseplanlegger⁸ for kollektivtransport er i så måte et skritt i riktig retning.

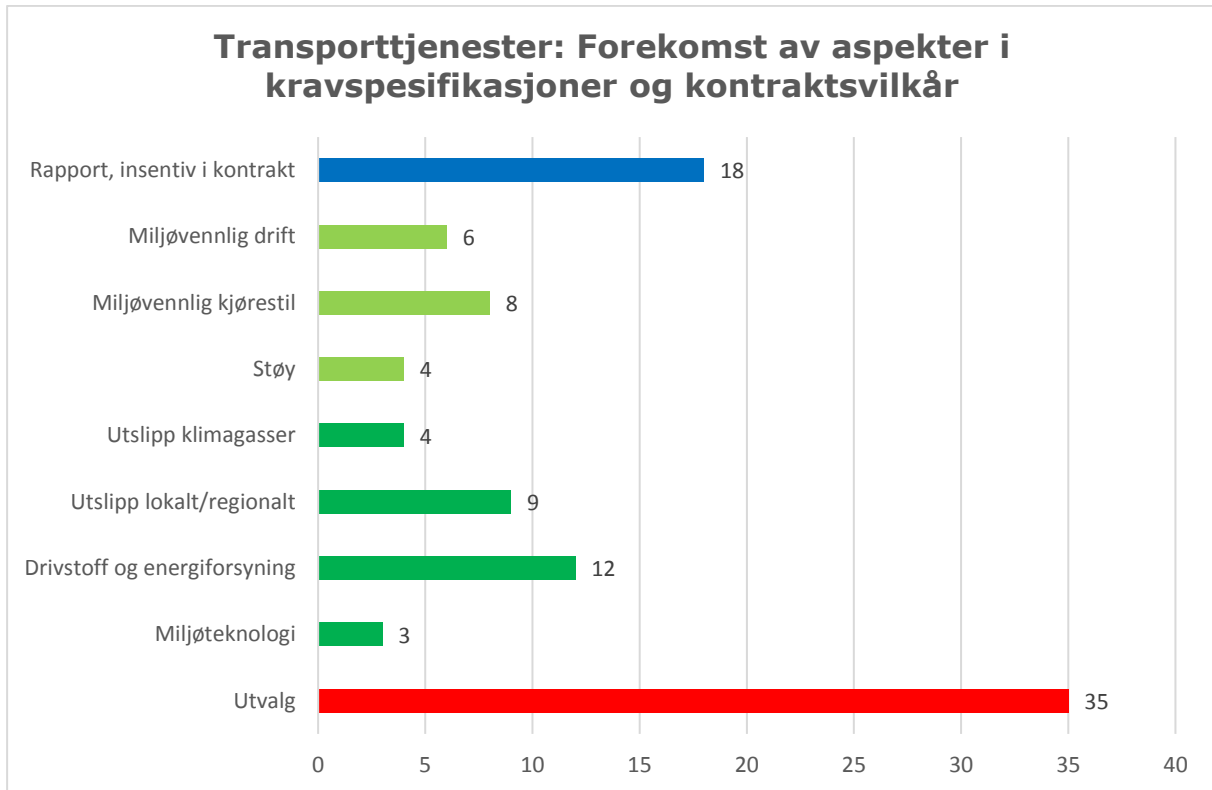
Kategorien transporttjenester er den der det stilles flest relevante krav knyttet til miljøaspekter og -prestasjoner. Mye av transportarbeidet foregår i byer og tettbygde strøk, og et Euro 6 kravnivå vil være relevant. I overkant av 25% stiller dette, mens en del flere stiller krav på linje med Euro 5. Noen har krav om at nyanskaffelser i kontraktperioden skal tilfredsstillte høyeste Euroklasse. En del stiller krav til teknologi og drivstoff, og her peker Statens Vegvesen region vest seg ut med sine utlysninger på kjøp av fergetjenester basert på null- og lavutslippsfartøy. Også andre stiller krav om eller premierer bruk av hybrid teknologi og biodrivstoff i ulike varianter.

Flere stiller krav om rapportering og har insentiv-/sanksjonsklausuler i kontraktsvilkår (18), men her er det ganske mange vage forpliktelser og krav i form av hva som skal rapporteres og hvilke temaer som vil bli vektlagt i regelmessige møter mellom oppdragsgiver og leverandør. Kontraktsoppfølging er et viktig tema i offentlige anskaffelser, men vi ser at den i praksis ikke er god nok. Dette kan også skyldes mangelen på gode rapporterings- og oppfølgingsverktøy. I Sverige er det gjennom de siste 15 årene utviklet et eget system for rapportering av miljøprestasjoner gjennom kontraktperioden, kalt [FRIDA](#)⁹. Dette brukes av alle län (dvs alle kollektivselskaper) der. I Norge er det foreløpig tatt i bruk hos en aktør (Ruter), og er på vei til å bli implementert hos ytterligere 2-3 andre kollektivselskaper. Foreløpig finnes FRIDA kun på svensk, og en ny versjon (2.0) er under utarbeidelse. Den planlegges utrullet i Norge mot slutten av 2017.

I figuren under vises samlet forekomst av ulike aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår for utvalgt transporttjenester med 35 konkurransegrunnlag:

⁸ <http://www.nasjonalreiseplanlegger.com/>

⁹ Se omtale av FRIDA i kapittel 4



Figur 8 Transporttjenester: Forekomst av aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår

6 intervjuobjekter i kategorien transporttjenester har bidratt med informasjon til denne rapporten, og du kan lese eksempler på hvordan de har hensyntatt relevante miljøaspekter gjennom anskaffelsesprosessen i kapittel 4.

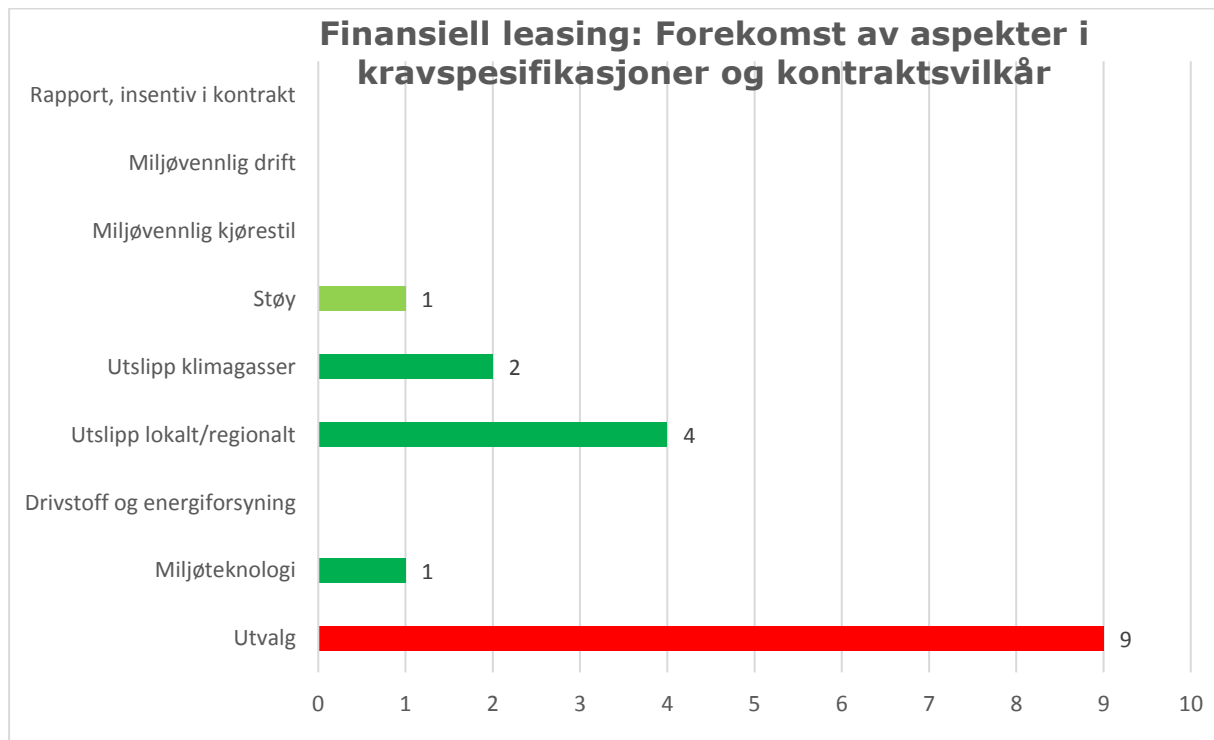
2.2.4 Finansiell leasing

«Å eie eller leie, det er spørsmålet», eller kanskje rettere sagt «ønsker vi å kjøpe en vare til odell og eie - eller kjøpe en tjeneste som gir bruksrett til den samme varen over et avtalt tidsrom?». Dette er en relativt liten kategori i vårt utvalg av utlysninger på transportområdet med 9 konkurransegrunnlag med CPV-kode 66114000. Kategorien kjennetegnes ved at man spesifiserer behov for en funksjon eller ytelse, oftest detaljert i form av tilgangen til et antall kjøretøy som skal leveres sammen med en serviceavtale og andre tjenester som renhold/vask, hjulskift etc. Prinsipielt kan man spesifisere at alle normale drifts- og vedlikeholdsutgifter skal dekkes av den prisen som leverandøren tilbyr – og som fremkommer som en periodevis leie-/leasingkostnad.

Det ser ut til at ganske mange foretrekker denne anskaffelseskategorien f.eks. ved anskaffelse av tjenestebiler fordi man ønsker å fokusere på å gi innbyggere et godt tjenestetilbud. Det å eie og drifte kjøretøy ansees ikke som en del av kommunens kjernevirksomhet. Andre kan se på dette som en god måte å legge til rette for lokalt næringsliv; Siden disse anskaffelsene kan ha et høyt tjenesteinnhold gjennom kontraktperioden vil det kreve en nærhet til leverandør. Tildelingen av en slik kontrakt vil i større grad enn en ren vareanskaffelse bidra til muligheter for lokale aktører. Mange velger nok denne løsningen fordi den ikke binder opp egen kapital, den har visse avgiftsmessige fordeler og er enklere å budsjettere. På mange måter kan vi se på finansiell leasing som en betaling av en fastsatt LCC-kostnad over en gitt kontraktperiode. Det har derfor ingen hensikt å be om nøkkeltall for LCC som en del av prisformatet i konkurransegrunnlaget. Det er desto viktigere å spesifisere behovet på en mest mulig

funksjonell måte som bidrar til effektivitet for oppdragsgivers kjernevirksomhet. Dette kan f eks være tilgang til ekstra kapasitet i visse perioder, garantert kvalitet og «oppetid» for funksjonen, f eks regulert gjennom en servicenivå avtale (service level agreement, SLA). I vårt utvalg av konkurransegrunnlag innen denne kategorien fremstår de fleste som tradisjonelle og ganske teknisk detaljerte vareanskaffelser. Svært få har beskrevet krav til miljøprestasjoner, og kun en har bedt om tilbud på elektriske kjøretøy. Denne er også med i vårt utvalg av intervjuobjekter. Ingen har stilt krav i kontraktsvilkårene som kan bidra til gode (eller garanterte) miljøprestasjoner gjennom kontraktsperioden.

I figuren under vises samlet forekomst av ulike aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår for utvalget finansiell leasing med 9 konkurransegrunnlag:



Figur 9 Finansiell leasing: Forekomst av aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår

En virksomhet som har anskaffet en finansiell leasingavtale for tjenestebiler inngår i vårt utvalg av intervjuobjekter.

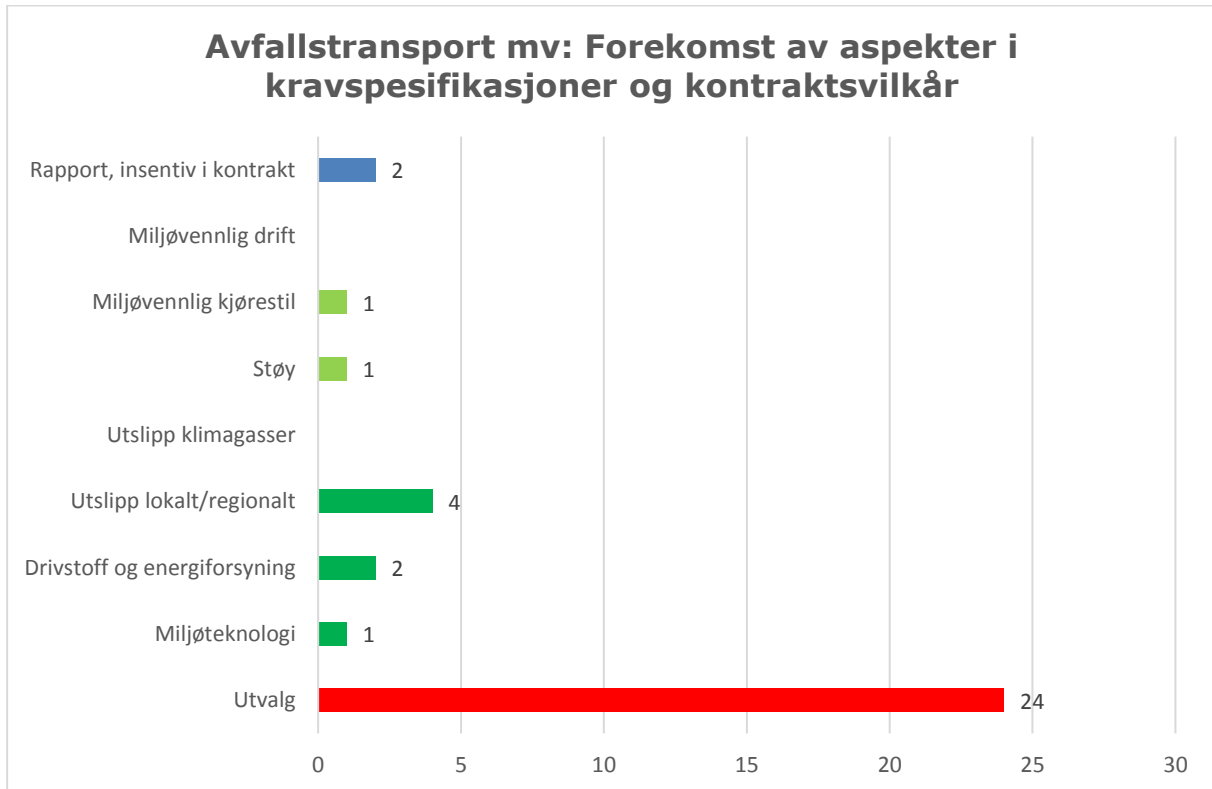
2.2.5 Avløp, søppel, sanitære og miljømessige tjenester

Denne kategorien utgjør ca 25% av de utlysningene som vi har analysert. Mange av utlysningene er relativt store i volum, og kjennetegnes av en kompleks kombinasjon av behov for transportkapasitet, krav til håndtering av ulike avfallsfraksjoner og ruteopplegg. Arbeidsmiljøet innen avfallsbransjen er ansett som krevende, og kan utsette arbeidstakere både for fysiske belastninger og fare for eksponering av miljøfarlige stoffer. Norge har vært langt fremme i utvikling av regelverk og frivillige bransjeavtaler for returordninger, og ansees for å ha et miljømessig godt system for håndtering og gjenvinning av avfall. Markedet for transporttjenester har vært konkurranseutsatt i lang tid, og det er etablert en standard for dette (NS 9430:2013; Alminnelige kontraktsbestemmelser om periodisk innsamling og transport av avfall). Det er høy oppslutning om den nasjonale bransjeorganisasjonen Avfall Norge, der både privateide og offentlige aktører er aktive medlemmer. De har nylig fremlagt et «Veikart for en sirkulær økonomi» (se omtale i kap

4.5).

De gjennomgåtte utlysningene bar preg av å ha liten fokus på krav til miljøprestasjoner også på selve transportleddet. Kun en aktør (Renovasjonsetaten i Oslo kommune) stiller noe mer omfattende krav som bidrar til gode miljøprestasjoner.

I figuren under vises samlet forekomst av ulike aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår for utvalget avfallstransport mv med 24 konkurransegrunnlag:



Figur 10 Avfallstransport mv: Forekomst av aspekter i kravspesifikasjoner og kontraktsvilkår

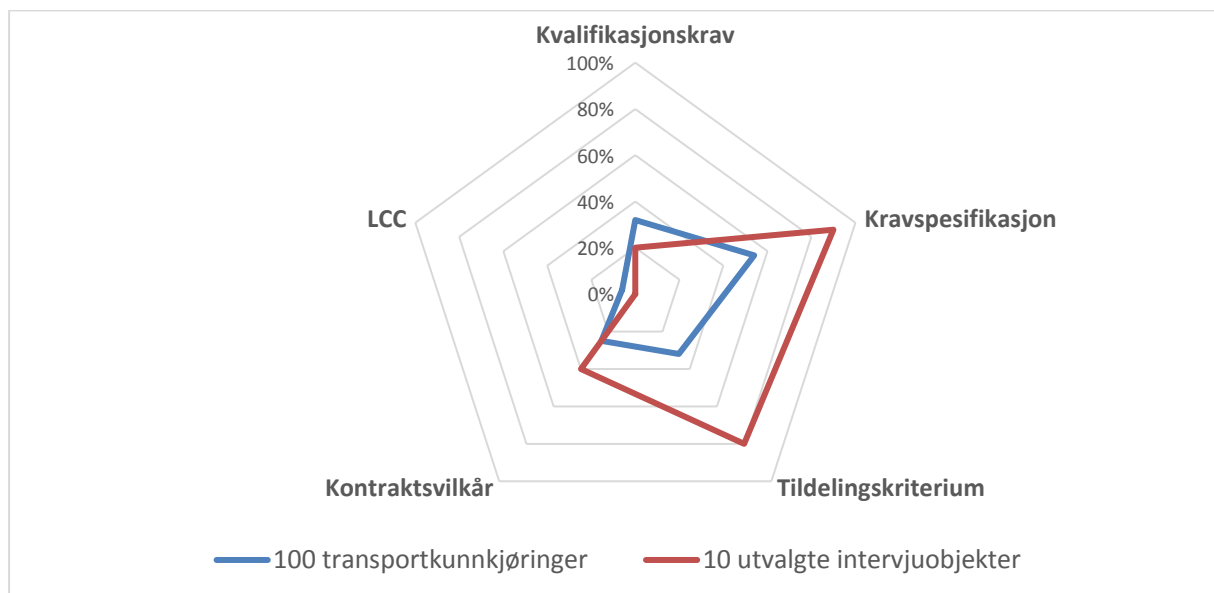
Et intervjuobjekt har anskaffet en kontrakt for transport og behandling av avfall, og inngår i vårt utvalg av intervjuobjekter.

3 10 utvalgte intervjuobjekter: Miljøaspekter hensyntatt i prosessen

I forskrift om offentlig anskaffelser (2006) heter det i § 3-1 Grunnleggende krav for alle anskaffelser (8): «Oppdragsgiver skal under planleggingen av den enkelte anskaffelse ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen». Det er i planleggingen man kan gjøre de viktige og gode grepene for å sikre høye miljøprestasjoner og gjennomføre en konkurranse som motiverer leverandørene til å strekke seg lenger for økt bærekraft. Her skal det gjøres grundige vurderinger av det reelle (funksjonelle) behovet og ambisjonsnivået fastsettes.

For å belyse de kvantitative undersøkelsene foretatt i kapittel 2 med et mer kvalitativt informasjonsgrunnlag, har vi gjennomført intervjuer med 10 av virksomhetene som har foretatt utlysninger av konkurranser innen kategorien transport på Doffin i 2015. Utvalget er basert på kriterium om representativitet og at de gjennom sitt konkurransegrunnlag har vist at de har identifisert og satt krav til miljøaspekter og miljøprestasjoner.

Som det fremgår av figur 11 har vårt utvalg på 10 flere forekomster av miljøaspekter i kravspesifikasjoner, tildelingskriterier og kontraktsvilkår enn hele utvalget på 100 (99). Det er imidlertid noen færre forekomster av krav til LCC eller miljøaspekter i kvalifikasjonskravene enn hele utvalget.



Figur 11 Forekomster av miljøaspekter i utvalget av 10 intervjuobjekter vs det totale utvalget

I intervjuene har vi lagt vekt på å få frem hvordan miljø- og LCC-aspektene er håndtert på «veien frem til det utlyste konkurransegrunnlaget». I dette kapitlet gjengir vi noen bakgrunnsdata fra virksomhetene. I tillegg har vi trukket frem 5 cases som blir presentert ut fra samtaler om de ulike fasene av anskaffelsesprosessen som DIFI har beskrevet i sin veileder, <https://www.anskaffelser.no/prosess/anskaffelsesprosessen>¹⁰:

Casene er gjengitt i form av nedskalerte lysark på de følgende sidene. De øvrige resultatene fra spørreundersøkelsen – sortert på fasene i anskaffelsesprosessen – er gjengitt i kapittel 4. Formålet er å gi et innblikk i praksis og bidra til inspirasjon. Tekst i spørreskjema og intervjuguide er gjengitt i kapittel 4.

¹⁰ Se også sidene om «Klima og miljø i offentlige anskaffelser»; <https://www.anskaffelser.no/klima-og-miljo>


Nettbasert undersøkelse til intervjuobjekter: Oppsummering av resultater (n=10)


SPORSMÅL
SVAR 10

Kartlegging av miljøkrav ved offentlige anskaffelser - bakgrunn for telefonintervju

Hei og takk for at du er villig til å bidra med dine erfaringer og kunnskap i prosjektet "Kartlegging av miljøkrav ved offentlige anskaffelser", som Inventura gjennomfører på oppdrag fra Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi). Din virksomhet er sammen med 9 andre valgt som dem med mest konkrete miljøkrav basert på en gjennomgang av 100 utlysninger på Doffin i 2015 med CPV-koder knyttet til transport. Dere er altså en eksklusiv gruppe, og vi håper du kan avse 5-10 minutter på å besvare spørsmålene.

Formålet er å innhente noe bakgrunnsstoff om hvordan du opplever at din organisasjon forholder seg til de mulighetene regelverket gir for å sikre miljø- og klimavennlige anskaffelser. Det er meningen at du svarer ut fra din egen oppfatning av situasjonen og på generelt grunnlag - basert på din egen praksis. I det påfølgende intervjuet vil vi ta utgangspunkt i en konkret anskaffelse, ref vår avtale. Du kan supplere med utfyllende kommentarer nederst på siden. NB: Ingen av spørsmålene er obligatorisk å besvare, bortsett fra at vi ønsker din kontaktinformasjon med tanke på telefonintervjuet.


Direktoratet for forvaltning og IKT

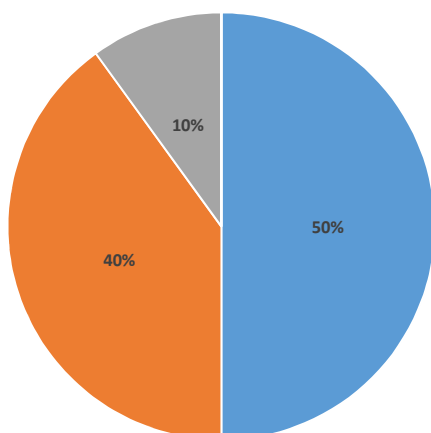

Inventura

Overordnet pålegg eller krav om å stille miljøkrav

Enkelte offentlige virksomheter har en overordnet policy om å stille miljøkrav i anskaffelser. Hvordan er status hos dere?

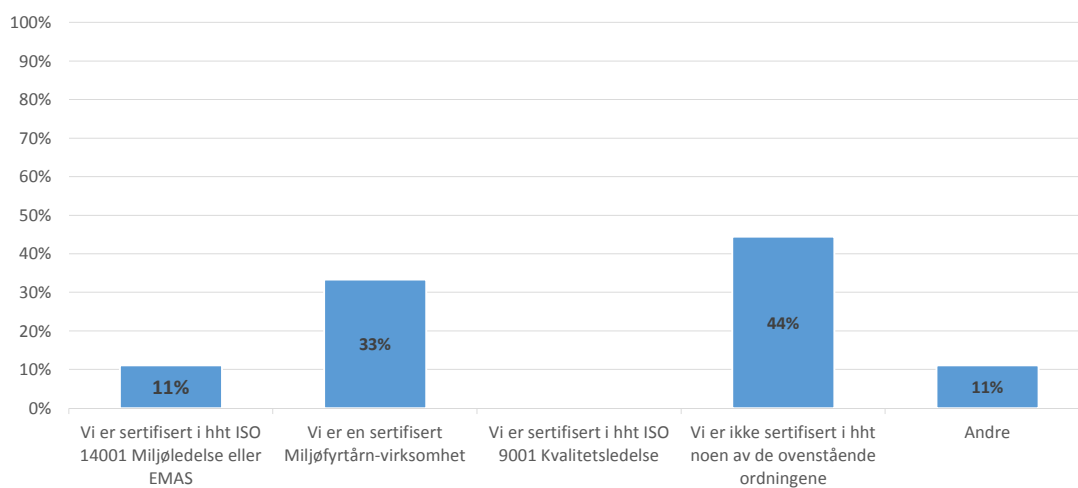
- Vår virksomhet har et politisk pålegg eller vedtak om å stille miljøkrav
- Vi stiller miljøkrav basert på virksomhetens egen policy, forankret i vår avdeling
- Det foreligger ikke noe vedtak eller policy, men vi stiller miljøkrav der vi mener det er fornuftig

Overordnet pålegg eller krav om å stille miljøkrav (n=10)

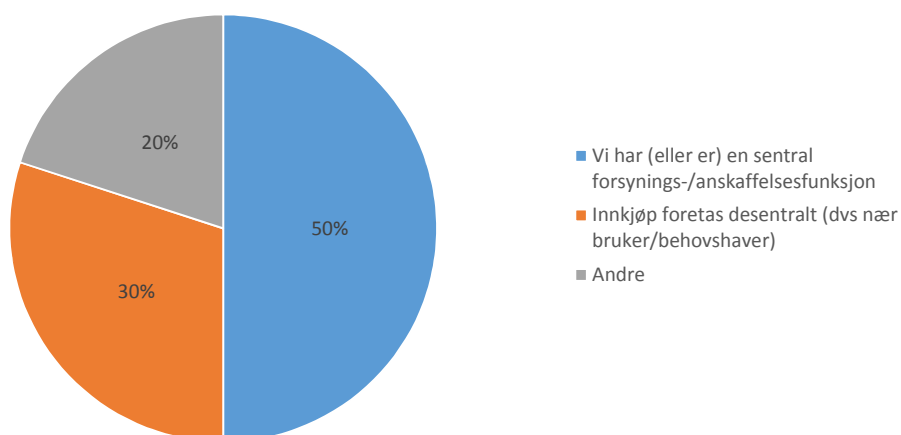


- Vår virksomhet har et politisk pålegg eller vedtak om å stille miljøkrav
- Vi stiller miljøkrav basert på virksomhetens egen policy, forankret i vår avdeling
- Det foreligger ikke noe vedtak eller policy, men vi stiller miljøkrav der vi mener det er fornuftig
- Andre

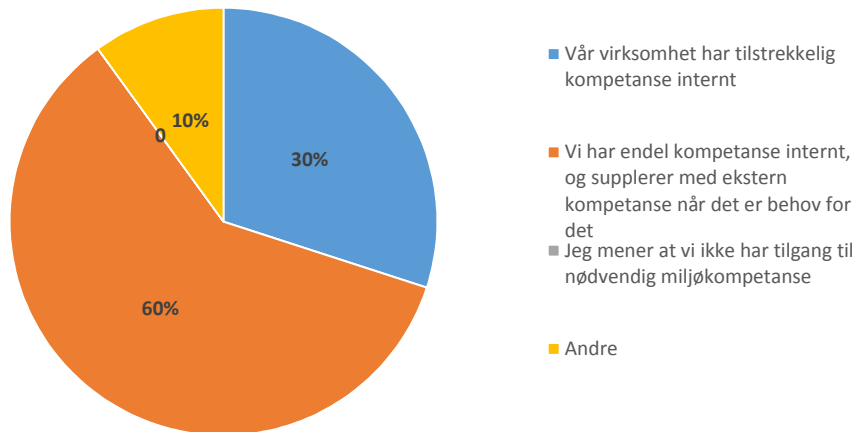
Styringssystem for miljø eller kvalitet? (n=9)



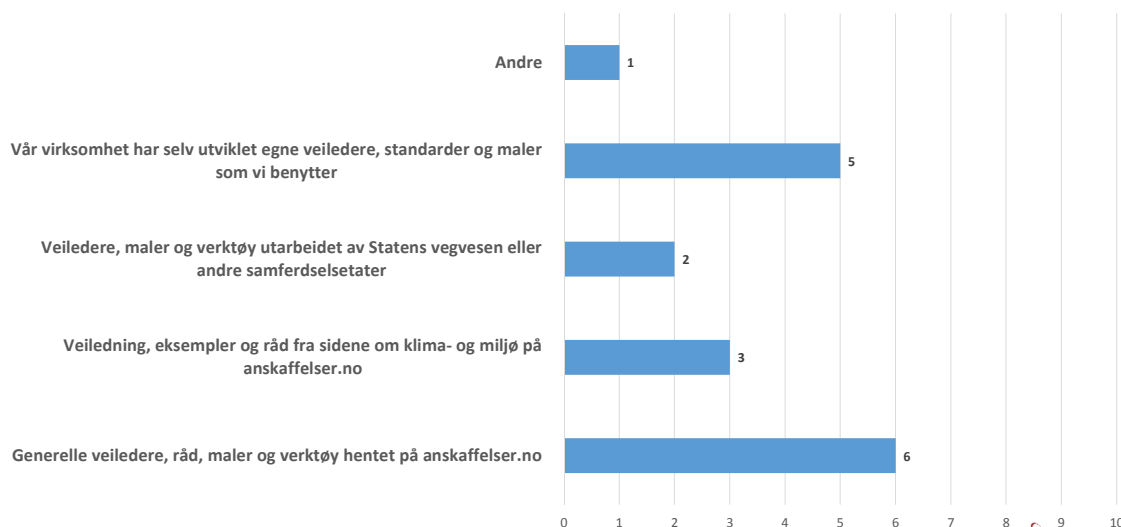
Organisering av anskaffelser (n=10)



Kompetanse til å stille fornuftige miljøkrav i konkurransegrunnet (n=10)



Bruk av veiledning, maler og verktøy (n=10)




 ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE


FREDRIKSTAD KOMMUNE



Statens vegvesen



KOLUMBUS


 TRONDHEIM
KOMMUNE

5 caser

Eksempel på utvalgte kandidaters kunngjøringer og håndtering av miljøaspekter gjennom anskaffelsesprosessen

Fredrikstad kommune, transportutstyr CPV-kode 34144511 (varekjøp)



FREDRIKSTAD KOMMUNE

Generell informasjon

Anskaffelse

Anskaffelse av 2 stk renovasjonsbiler

- Kategori A- 1 stk 20 T biogass renovasjonsbil
- Kategori B- 1 stk 16 T diesel renovasjonsbil

Omfang og prosedyre

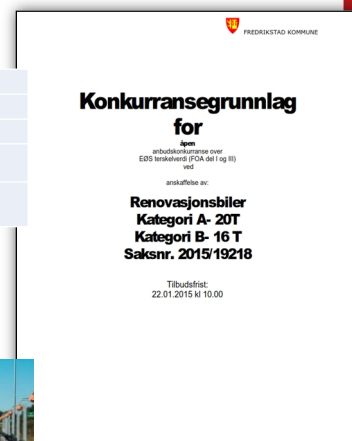
- Anslag verdi: NOK3-4 mill
- Åpen anbudskonkurranse
- KGV/elektronisk innlevering: Nei

Anbudsdokumenter

- Konkurransegrunnlag: 13 sider
- Kravspesifikasjon: 9+9 sider
- Prisskjema xls: 5 ark
- Avtale (kontrakt) 32 sider

Miljøaspekter funnet i følgende deler av konkurransegrunnlag:

Kvalifikasjonskrav	Nei
Kravspesifikasjon	Ja
Kontraktsvilkår	Ja
Tildelingskriterium	Ja
Tildelingskriterium % (vektning)	10-15%



Kravspesifikasjon, kontraktsvilkår og tildelingskriterier



FREDRIKSTAD KOMMUNE

Kravspesifikasjon

- Motoralternativet skal være minimum EUR 6 eller høyere
- Støy, dokumentasjon av standstøy vedlegges

Kontraktsvilkår

Miljø

Nasjonal og internasjonal lovgivning skal overholdes. Relevante utslippsavtaler skal være innhentet der dette er nødvendig. Skadelige kjemikalier skal forvaltes på en forsvarlig måte. Leverandør har ansvar for retur/destruksjon av utstyret etter endt levetid.

Tildelingskriterier

Kategori A- 20 T Biogass

Nr	Kriterier	Vekt	Vurderes på grunnlag av
A	Totalkostnad <ul style="list-style-type: none">• Pris renovasjonsbil• Pris service- og vedlikeholdsavtale	40	Vedlegg 3
B	Funksjonalitet	20	Kravspesifikasjon, vedlegg 2 kapittel 5.3
C	Service	30	Kravspesifikasjon, vedlegg 2 kapittel 5.2
D	Miljø	10	Kravspesifikasjon, vedlegg 2 kapittel 5.4
		100	

Miljøaspekter ivaretatt under planlegging



FREDRIKSTAD KOMMUNE

Avklare behov og formål

Anbudsbestillingskjema med miljøaspekter må fylles ut av virksomhetene som benytter seg av kommunens innkjøpere.

Når behovet for en anskaffelse oppstår har man derfor et godt grunnlag for kartlegging av miljø- og klimaaspekter allerede. Flere av enhetene i kommunen er miljøsertifisert, og fokuset på miljøaspekter i behovsgrunnlag varierer noe med hvilken etat det er snakk om. Klima og energiplan vedtatt av bystyret fra 2013. Kommunens bil- og maskinpark skal redusere de samlede utslipp av klimagasser med 20 % innen 2020. Dette skal oppnås ved å anskaffe lette og tunge kjøretøy som er elektrisk drevet eller går på biogass.

Lage konkurransestrategi

Tverrfaglige arbeidsgrupper er ofte brukt: I gjeldende anskaffelse var Renovasjon, verneombud, maskinsentralen, og innkjøp alle involvert i arbeidet.

Tjenestebiler: Leasing er en bevisst strategi ettersom det er stor usikkerhet rundt teknologisk utvikling etc.

Sourcing

- Ikke outsourcing av tjenester, derfor mange vareanskaffelser av kjøretøy

- Sourcing er avhengig av politisk miljø

- Alle tjenestebiler er anskaffet som finansiell leasing

Forberede konkurranse

Det er begrenset konkurranse i markedet for påbyggere av tjenestekjøretøy (ambulans, brann- og redning, renovasjon etc).

En **hasteanskaffelse** ble gjennomført, men for mange leverandører klarte ikke møte kravene. Det ble derfor besluttet å gjennomføre en tilbyderkonferanse i runde 2, med betydelig bedre oppslutning. Enkelte krav ble moderert i runde 2, men de viktigste ble bevart. Den viktigste grunnen var nok likevel at man veiledet konkurrentene i utfyllingsprosessen



Miljøaspekter ivaretatt i konkurransegrunnlag

Kravspesifikasjoner

- **Klare mål for utslipp og bruk av fossilt drivstoff.** Dette følges opp gjennom biogass og hydrogen (evalueres for fremtidige anskaffelser)
- For biogassanskaffelsen er miljø vektet noe mindre da man allerede har gjort et bevisst miljøvalg i kraft av anskaffelsen
- Inntrykk av at dokumentasjonskravene er oppfylt. Oppdragstakere ble sterkt oppfordret og informert om dette under veiledningsprosessen i forkant av konkurransen.

Kvalifikasjonskrav

- Ikke stilt kvalifikasjonskrav på miljø, med i stedet inkludert dette i kontrakten for å sikre at det er vedvarende i hele avtaleperioden

Tildelingskriterier

- Kun inkludert støy som tildelingskriterium for biogass-anskaffelsen
- Euro 6 er inkludert for dieselanskaffelsen, men enkelte tilbydere ønsker likevel å tilby Euro 5
- Ingen krav til LCC på miljø, men har det på service/vedlikehold. Dette inkluderes som en separat kontrakt med merkeverksted

Kontraktsvilkår

- Har lagt opp til serviceavtaler
- Maskinsentralen (med ansvaret for bilen) har ansvar for at kravene som er stilt blir overholdt. Må deretter se på om dette er å regne som mislighold av avtalen og eventuelle sanksjoner.
- Dagsbøter er allerede utøvd pga sein leveringstid



Resultat, oppfølging + barrierer

Resultat etter kontraktstildeling

Godt fornøyd med anskaffelsen. For første gang har man fått et skifte av en påbygger. Blir første bilen av en ny påbygger (stor aktør i Sverige).

Oppfølging av miljøkrav

Oppfølging av kontrakten har økt fokus

Gått bort fra av å ha miljø utelukkende som et kvalifikasjonskrav og heller innlemme det i kontrakten for varig effekt

Har tilstrekkelig kompetanse til å etterprøve kravene i konkurransegrunnlaget. Benytter også Svanens innkjøperklubb.

Noe usikkerhet knyttet til etprøving av utslipp og støy

Barrierer og innspill til Difi

Ønske om mer tilgjengelig informasjon (ref tidligere guider etc) for utforming av miljøkrav.

Ligger allerede mye på anskaffelser.no, men burde vært strukturert og samlet med underkategorier for å forenkle navigeringen.

Informant

Ansatte i Anskaffelsesenheten, Fredrikstad kommune

Kolumbus AS, transporttjenester CPV-kode 60112000 (tjenestekjøp)



KOLUMBUS

Generell informasjon

Anskaffelse

Kollektivtrafikk buss Nord-Jæren

Omfang og prosedyre

- Anslag verdi: NOK 420 mill/år
- Åpen anbudskonkurranse
- Kontraktperiode: 8 år
- KGV/elektronisk innlevering: Ja

Anbudsdokumenter

- Konkurransegrunnlag: 18 sider
- Kravspesifikasjon: 10 sider
- Bonus og sanksjoner: 8 sider
- Avtale (kontrakt) 14 sider

Miljøspekter funnet i følgende deler av konkurransegrunnlag:

Kvalifikasjonskrav	Nei
Kravspesifikasjon	Ja
Kontraktvilkår	Ja
Tildelingskriterium	Ja
Tildelingskriterium % (vekting)	10-15%



 Inventura®

Kravspesifikasjon, kontraktvilkår og tildelingskriterier



KOLUMBUS

Kravspesifikasjon

Bussmateriellet skal tilfredsstillende de gjeldende EU-miljøkrav på det tidspunktet bussen var fabrikkny.

Elektriske busser

Et samarbeidsprosjekt mellom Boreal, Transnova, Lyse og Kolumbus går ut på å teste fem standard elektriske busser (12 meter) i ordinær drift, to er satt i trafikk medio april 2015. Oppdragsgiver vil overta disse bussene fra og med 1. juli 2016. Operatøren skal benytte de elektriske bussene i trafikk. Operatør skal ikke overta eiendomsretten, men vil ha ansvar for å dekke de driftsavhengige kostnadene.

Tildelingskriterier

Tildelingskriterier	Vekting av kriterium
1. Pris	80 prosent
2. Standard på busser	15 prosent
3. Kvalitet på utførelse av oppdraget	5 prosent

Kontraktvilkår

Særregler om delvis avbestilling i forbindelse med innføring av nye miljøkrav

Oppdragsgiver har rett til å avbestille deler av Oppdraget dersom Oppdragsgiver ønsker at det skal benyttes busser med en annen type mer miljøvennlig drivstoff, enn de som benyttes ved utførelsen av Oppdraget. Dette vil gjelde Rutene 1, 4, 6, 7, 8, 11 og 42.

Dersom Oppdragsgiver avbestiller deler av oppdraget under dette pkt 10.3, vil oppdragsgiver stille nytt materiell til disposisjon for Operatør. Det er således selve materiellet som avbestilles og ikke ruteproduksjonen.

Fradraget i Årsgodtgjørelsen fremkommer av vedlegg 5 Godtgjørelse pkt 1.6.

Operatøren har ikke krav på erstatning for det økonomiske tap han lider som følge av den delvise avbestillingen i forbindelse med innføring av nye miljøkrav.

 Inventura®

Miljøaspekter ivaretatt under planlegging



Avklare behov og formål

I 2015 hadde selskapet en strategi der man anså at **økt kollektivtransporttilbud** (uten fordyrende miljøkrav) som et bedre miljøtiltak enn å måtte redusere dette f.eks. pga meromkostninger ved å benytte biodrivstoff.

I 2016 er strategien endret, og styret i Kolumbus har vedtatt en miljøstrategi som sier at **kollektivtrafikken skal være fossilfri innen 2024**. Det betyr at selskapet fremover vil kreve fossilfrie løsninger på de transporttjenester Kolumbus bestiller

I forkant av utlysningen gjorde man omfattende analyser på ruteproduksjonen, for å stille bedre rustet til opprettelse av egne busstraseer fra 2021. Gjennomførte også en markedsundersøkelse, men opplever det **krevene å antyde markedet 10 år frem i tid**

Regionen har en kultur for lav andel kollektivreiser, bl.a. grunnet spredt bebyggelse. Ekspressbuss til Forus har vært suksess på markedet for arbeidsreiser

Sourcing

Har i prinsippet ingen egne kjøretøy, men har bestilt 5 elektriske busser som skal fases inn i produksjonen til tilbyder. I denne kontrakten er det valgt en slik hybridløsning for å kunne prøve ut umodne teknologier, og unngå et stort prispåslag for risiko for tilbyder.

Kolumbus leder prosjektet for elektriske førerløse busser (settes i drift fra 01.12.16). Vi deltar i et EU-prosjekt (Triangulum) for koordinert teknologisk utvikling

Lage konkurransestrategi

Hadde en tverrfaglig arbeidsgruppe bestående av innkjøpsavdelingen samt involvering av driftsavdeling, transportavdeling, konsulent for universell utforming, og en eksternt jurist

Forberede konkurranse

Justert ambisjonsnivået etter hva markedet hva modent for. Ønsket i utgangspunktet el- eller hybridløsninger, mens markedet var innstilt på å levere biodiesel.

Ser ingen grunn til prekvalifisering, men forhandlinger ses på som fornuftig

For få konkurrenter er aktuelle. Minner om et duopol



Miljøaspekter ivaretatt i konkurransegrunnlag



Kravspesifikasjoner

Markedet er svært opptatt av standardisering av kravspesifikasjoner, faste maler ønskes velkommen!

Minstekrav var Euro6 for å redusere NOx-utslippet betydelig

Vi krever registreringsnummer på hele flåten for å kunne verifisere.

Bruker Frida for oppfølging (siden 1. juli) - som for Østfold FK

Kvalifikasjonskrav

- Ikke stilt kvalifikasjonskrav på miljø

Tildelingskriterier

- Pris 80%

- Standard busser 15%

- Kvalitet 5%

- Bruker en "båndbredde"-tankegang for å poengsette innenfor et faktisk kriterie

- Får informasjon via Frida-systemet (drifts- og operasjonelle data)

Kontraktsvilkår

Bruker anbudsveileder fra Kollektivtrafikkforeningen, inkl punkter i kontrakt hentet fra bl.a. Ruter

Har bonus og sanksjonsordninger både på regularitet (punktlighet etc) og kundetilfredshet (førers kjørestil og komfort).

Ingen bonus på miljø, men sanksjoner dersom materiellet ikke samsvarer med kontrakt (eks. reservemateriell)

Ikke påkrevd at bonus går videre til sjåførene



Resultat, oppfølging + barrierer



KOLUMBUS

Resultat etter kontraktstildeling

Godt fornøyd, spesielt med pris

Også fornøyd med bio-løsningen. Riktignok en del problemer i oppstart. Ser ut til å skyldes forhold ved operatøren sitt driftsopplegg.

Ekstremt press på arbeidsmarkedet, og 3/4 av sjåførene er polakker. Utfordringer med språk og kommunikasjon. Selv om det er spesifisert i kontrakten, er det ikke mulig å få tilstrekkelig norsk arbeidskraft.

Barrierer og innspill til Difi

Samarbeide med Kollektivtrafikkforeningen om miljøkrav

Evt også bistand til utvikling av Frida

Oppfølging av miljøkrav

Kontrakt iverksatt 01.07.16, og det har vært problemer med forsinkelser (ikke miljø) på agendaen

Informant

Representanter fra avdelingen for administrasjon og kundeservice, Kolumbus AS

Trondheim kommune, transporttjenester CPV-kode 60120000 (tjenestekjøp)



TRONDHEIM
KOMMUNE

Generell informasjon

Anskaffelse

Transport av brukere til/fra dagrehabilitering

Omfang og prosedyre

- Rammeavtale verdi: totalt NOK 3 mill
- Åpen anbudskonkurranse
- Kontraktperiode: 2+1+1 år
- KGV/elektronisk innlevering: Ja

Anbudsdokumenter

- Konkurransegrunnlag: 22 sider
- Kravspesifikasjon: 5 sider
- Avtale (kontrakt) 3 sider

Miljøaspekter funnet i følgende deler av konkurransegrunnlag:

Kvalifikasjonskrav	Ja
Kravspesifikasjon	Ja
Kontraktsvilkår	Ja
Tildelingskriterium	Ja
Tildelingskriterium % (vektning)	30 %



Kvalifikasjonskrav, kravspesifikasjon, kontraktsvilkår og tildelingskriterier

Kravspesifikasjon

- Vognene skal være i henhold til kravene til EURO-klasse V, jfr. kjøretøysforskriften, eller bedre

Kvalifikasjonskrav:

Spørsmål	Svar	
	Ja	Nei
1. Har virksomheten et miljøstyringssystem ISO 14001, EMAS eller lignende?		
1. Er virksomheten sertifisert?		
1. Har virksomheten utarbeidet en miljøredegjørelse eller miljørapport?		
1. Bedriver virksomheten aktivt miljøarbeid internt i forbindelse med egen drift gjennom at: A. Er det gjennomført noen form for miljøopplæring i virksomheten (hele eller deler av virksomheten)?		
B. Har virksomheten utarbeidet forbedringsprogram på miljøområdet?		
C. Er en person utpekt som miljøansvarlig i virksomheten?		
1. Har tilbyder rutiner for miljøfarlig avfall		
Tilbyder er kvalifisert: a Dersom svaret er ja på spm. 1 eller 2 eller b Dersom svaret er ja på spm. 3-5		
Dato:..... Signatur/Firmaets stempel:		

Kontraktsvilkår

Leverandøren garanterer at han i hele kontraktsperioden oppfyller avtalens miljøkrav, samt den til enhver tid gjeldende miljølovgivning. Oppdragsgiver vil jevnlig kontrollere dette, og det vil være eget tema på statusmøter.

Tildelingskriterier

Pris vektet 70%, Miljø vektet 30 %.

Tilbyder må oppgi følgende informasjon om kjøretøyene som vil bli benyttet til oppdrag mot dagrehabilitering:

- Hvilke biler vil bli benyttet fast til oppdrag? Bruk av el-biler og/eller hybridbiler vil vurderes som positivt.
- Hva er CO₂-utslippene ved blandet kjøring til kjøretøyene som vil bli benyttet fast til oppdrag? Tilbyder som har kjøretøy med lavest gjennomsnittlig CO₂-utslipp for sine kjøretøy får beste score.
- For kjøretøy under 3,5 tonn skal kjøretøyets drivstoff oppgis, for kjøretøy over 3,5 tonn skal kjøretøyets EURO-klassifisering, jfr. kjøretøysforskriften, oppgis. Informasjonen vil bli benyttet til å vurdere lokal luftforurensning.
- Benytter kjøretøyene under 3,5 tonn piggfrie vinterdekk? Tilbyder som benytter piggfrie dekk på kjøretøy under 3,5 tonn vil få positivt utslag i evalueringen.

Miljøaspekter ivaretatt under planlegging

Avklare behov og formål

Besluttet at man skal redusere miljøbelastningen så mye som mulig, men likevel opprettholde tjenestetilbudet

Samarbeider med AtB på busstransport, skoleturer, leirskoler, barnehager samt kjøring som overstiger maksimale avstandsgrenser

Koordinert mellom ulike aktører i kommunen/FK men samtidig et forbedringspotensial ift behovsavklaring.

Et puslespill hvem som skal betale hva av transporttjenestene

En samarbeidsavtale med AtB er på trappene i 2017.

Lage konkurransestrategi

Kommunaldirektør setter sammen relevant gruppe i samråd med innkjøpsenheten.

For aktuell anskaffelse var det ikke dialog med markedet i forkant, men det gjennomføres avhengig av behov. Ble ikke ansett som relevant i dette tilfellet.

En grundig risikovurdering ble ikke ansett som nødvendig

Sourcing

Trondheim driver selv noe transporttjenester (minibuss etc.) i egen regi, men generelt settes det ut på anbud

Det eksisterer enkelte leasingsavtaler i kommunen for hjemmetjenesten

Forberede konkurranse

Samkjøring for å sikre bedret kapasitetsutnyttelse er ikke så relevant i denne transportsanskaffelsen pga særbehov for den enkelte sluttbrukeren, men dette jobbes med i andre lignende transportanskaffelser.

Tomgangskjøring har ikke hatt særskilt fokus

For aktuell anskaffelse var det ikke dialog med markedet i forkant, få tilbydere (taxisentraler) i markedet er et problem

TRONDHEIM
KOMMUNE

Miljøaspekter ivaretatt i konkurransegrunnlag

Kravspesifikasjoner

Har egne maler og veiledere utarbeidet av Trondheim Kommune

Anskaffelsen er en videreføring av tidligere rammeavtale, med mye av det samme innholdet som tidligere

Tildelingskriterier

Tildelingskriterier på miljø (vektet 30%). I tilbudsskjemaet blir det angitt hvilke biler som tilbys med hvilke miljøkarakteristikker. Euro-klassifisering, laveste CO2-utslipp, piggfritt, el- og hybridløsninger danner grunnlaget for evalueringen

Evalueringsmodell gir maks poengsum for laveste pris

Vi laster ned evalueringsmodellen og gjør våre egne betraktninger

LCC har ikke vært mye brukt. Mest sannsynlig mer relevant i andre enheter (bygg etc)

Kvalifikasjonskrav

Foretakets miljøstatus skal bekreftes ved utfylling av vedlagte skjema. Miljøkrav for bedriften (§17-13, 2), se vedlegg

Kontraktsvilkår

Ingen direkte sanksjoner knyttet til miljøprestasjoner, men dersom man har gjentakende avvik over tid kan man vurdere eventuelt kontraktsbrudd og dermed sanksjoner. Riktignok ikke vært praktisert.

Praktiserer ikke bonusordninger dersom prestasjonene er bedre enn forventet

Resultat, oppfølging + barrierer

TRONDHEIM
KOMMUNE

Resultat etter kontraktstildeling

Dette er en (ramme)avtale de tidligere har hatt god erfaring med

Barrierer og innspill til Difi

Mer spisskompetanse på miljø kunne vært en fordel. Riktignok en avveining ift ressursbruk. I tråd med økt fokus og bevissthet blir det mest sannsynlig større behov for dette i tiden fremover.

Har ikke benyttet Frida som rapporteringsverktøy

Oppfølging av miljøkrav

Informant svært opptatt av oppfølging og forbedring

Regelmessige statusmøter med leverandørene (en gang i året i denne anskaffelsen).

Miljø er et av de viktige punktene på agendaen i dette møtet.

Informant

Ansatte i innkjøpstjenesten, Trondheim kommune

Østfold fylkeskommune, transporttjenester CPV-kode 60170000 (tjenestekjøp)

Generell informasjon

Anskaffelse

Rammeavtale om transporttjenester med drosje og minibuss i Halden, Moss og Indre Østfold

Omfang og prosedyre

- Rammeavtale verdi: totalt NOK 150-200 mill
- Åpen anbudskonkurranse
- Kontraktperiode: 4 år
- KGV/elektronisk innlevering: Nei

Anbudsdokumenter

- Prosedyrebeskrivelse: 10 sider
- Kravspesifikasjon: 17 sider
- Tilbudsskjema xls: 3 ark
- Avtale (kontrakt) 7 sider

Miljøaspekter funnet i følgende deler av konkurransegrunnlag:

Kvalifikasjonskrav	Nei
Kravspesifikasjon	Ja
Kontraktsvilkår	Nei
Tildelingskriterium	Ja
Tildelingskriterium % (vekting)	10 %



Prosedyrebeskrivelse

Rammeavtale om transporttjenester med drosje og minibuss i Halden, Moss og Indre Østfold

Tilbudsfrist 26. mai 2015 kl 1200

Saksnr 2013/1794



Kvalifikasjonskrav, kravspesifikasjon, kontraktsvilkår og tildelingskriterier

Kravspesifikasjon

3.2.5 Krav til betjening

- miljøvennlig drift og kjørestil

Evalueringsmodell (se neste ark)

Tildelingskriterier

Pris	80%
Oppfyllelse utover minimumskravene til kvalitet og service	10%
Oppfyllelse utover minimumskravene til miljø	10%

Oppfyllelse utover minimumskravene til miljø – Vekt 10 %

Operatør skal kunne dokumentere et vedlikeholdsprogram som sikrer at kravene til utslipp holdes nede i hele kontraktperioden. Oppdragsgiver kan gjennomføre utslippsanalyse/målinger for å bedømme miljøstatus.

Oppdragsgiver har ikke fastsatt minimumskrav til drivstoff, men vil i forbindelse med evalueringen vektlegge miljømessig bedre drivstoffalternativer, f. eks. naturgass, hybrid, biogass, bioetanol, syntetisk diesel og innblanding av biodiesel.

Oppdragsgiver vektlegger at støynivået, både inn- og utvendig, skal holdes lavest mulig. Operatør skal i sitt driftsopplegg ha planer for å redusere støy fra egen virksomhet samt iverksette umiddelbare tiltak når det oppstår mangler som medfører ekstra støy (tomgangsvibrasjoner, bremseskrik mv).

Ingen unødig tomgangskjøring tillates ved utførelse av transportopdrag, jfr. Vegtrafikkloven § 16.1. Sjåførene har generelt et ansvar for å redusere tomgangskjøring til et absolutt minimum.

Se også [vedtatt klima- og energiplan](#) for kommunene i Indre Østfold

Evalueringsmodell

Motorteknologi	Drivstoff	Lokale utslipp og klimautslipp		0		
		Poeng for miljø/klima pr km (0-100)		Poeng kl 1	Poeng kl 2	Sum poeng
		Bussklasse 1	Bussklasse 2			
Euro VI Dieselmotor	Diesel med lav innblanding av RME	100,0	75,0	-	-	-
	Diesel med 80 % RME	50,0	37,5	-	-	-
	Dieseldrivstoff som oppfyller gjeldende norske fornybarhetskrav	30,0	22,5	-	-	-
Euro VI Gassmotor	Naturgass	100,0	75,0	-	-	-
	Biogass	10,0	7,5	-	-	-
Euro VI ED95	ED 95 Bioetanol	20,0	15,0	-	-	-
Euro VI hybrid Dieselmotor	Diesel med lav innblanding av RME	70,0	52,5	-	-	-
Euro VI ladbar hybrid dieselmotor	Diesel med lav innblanding av RME	50,0	37,5	-	-	-
Elektrisk buss	Hydrogen	0,0	0,0	-	-	-
	Norsk el (vannkraft)	0,0	0,0	-	-	-
				-	-	-

Kommentar:
Denne gjelder krav ved utlysning av busstjenester Moss i 2016

Miljøaspekter ivaretatt under planlegging

Avklare behov og formål

Regional transportplan inneholder en vurdering av behov og er førende.

Av økonomiske grunner er endel bussruter erstattet med brukerstyrt bestillingskjøring med taxi/minibuss i utkantsstrøk

Koordinerer kommunenes arbeid med å definere behov for transporttjenester (de fleste kommunene i Østfold)

Fagkompetansen sitter i ØFK, som mindre kommuner ikke kan håndtere selv

Sykehuset i Østfold administrerer dette selv, men inngående samarbeid om pasientreiser

Lage konkurransestrategi

Leverandører oppfattes som konservative. Deres utvikling styres i stor grad av etterspørselen.

Enkelte ganger dialogkonferanse i drosjemarkedet. Ser på det som begrensede muligheter for dialog, da man mister forhandlingsrommet. Også et tid- og ressurspørsmål. Krever mye av oss.

Leverandørene opplever en økonomisk risiko knyttet til investeringer for en kortsiktig avtale.

Sourcing

Vi tar minimal teknisk risiko (ladestasjoner, fyllestasjoner etc) - da forhold vedrørende infrastrukturen skal håndteres fra tilbyder. Har hatt kontakt med Enova, men overlater til leverandør å søke støtte

Forberede konkurranse

Ikke konkret mål om forbedret miljøytelse gjennom kontrakten, men kommer til å jobbe mer aktivt mot fornybarhetskriteriene om forbedring (ref. utlysning i Moss)

Åpen anbudskonkurranse er foretrukket. Ref tidligere svar ang ressurser etc.

Ingen tilbudskonferanser/prekvalifisering i denne anskaffelsen

Miljøaspekter ivaretatt i konkurransegrunnlag

Kravspesifikasjoner

"Miljøvennlig drift og kjørestil". Kreves også at man må dokumentere dette, MEN er liten grad av oppfølging av dette i evalueringen.

For buss er det imidlertid omfattende monitoreringssystemer som kan dokumentere dette (FRIDA). Enkelte data per sjåfør kan oppfattes som personsensitive og må derfor oversendes på aggregerte nivåer

Tildelingskriterier

10% vektning av miljø. Vanskelig å evaluere de ulike drivstoffteknologiene miljøfaglig.

Laget poengsystem for dette på busstransport (se eget lysark)

Kvalifikasjonskrav

Ingen kvalifikasjonskrav utover HMS.

Ingenting på kontinuerlig forbedring

Leverandørmarkedet er ikke kommet så langt som man skulle ønsket på minibuss sammenlignet med buss (el, biogass etc).

Det er mange oppdragsgivere. Viktig at man standardiserer kravene som settes (kommuner, sykehus etc)

Kontraktsvilkår

Finnes insentivordninger på enkelte områder: drivstofforbruk, hendelser etc

Praksis er at en andel av bonus (om lag 1/3) skal tilfalle sjåførene

Resultat, oppfølging + barrierer

Resultat etter kontraktstildeling

"Vi kom i mål".

Ble noe komplisert ved avtalesammenligningene, og ville nok gjort enkelte grep annerledes (overkompliserte evalueringen av de ulike alternativene).

Samtidig oppnådde man god konkurranse, og prismessig landet man på et tilsvarende tilbud.

Oppfølging av miljøkrav

Nivået på rapporteringen gjør det vanskelig å følge opp tilstrekkelig

Barrierer og innspill til Difi

Enkelte sluttbrukere er opptatt av miljøkonseptet, men generelt sett er sluttbrukerne mest opptatt av tjenesten og ikke miljø

En betydelig skepsis i næringen - anses for tidlig for minibusser pga infrastruktur og tilstrekkelig lademuligheter

Avgifter på drivstoff? Burde dette revideres for næringskjøretøy?

Enkelte miljøkrav medfører **store investeringer i infrastruktur og materiell** (motor teknologi og alternative drivstoff). Det bør åpnes for **lengre avtaleperioder** (normalt 4 år for drøsje/minibuss) for å redusere kostnadsnivået for denne type miljøkrav. For øvrig må offentlige virksomheter påregne å måtte eie ladeinfrastruktur og fyllestasjoner (eventuelt også bussanlegg mv) i større grad enn i dag, og det bør legges til rette med støtteordninger for dette. Det må også jobbes mot leverandørmarkedet for å få fram gode miljøløsninger, evt gjennom støtteordninger el. Det bør vurderes innført minimumskrav, jfr fornybarhetskravene fra miljødirektoratet.

Informant

Ansatte i Østfold kollektivtrafikk

Statens vegvesen region, transporttjenester CPV-kode 60610000 (tjenestekjøp)



Generell informasjon

Anskaffelse

Drift av riksvegferjesambandet Anda - Lote

Omfang og prosedyre

- Anslag verdi: brt oms kr 40 mill/år
- Åpen anbudskonkurranse
- Kontraktperiode: 10 år
- KGV/elektronisk innlevering: Nei

Anbudsdokumenter

- Konkurransegrunnlag: 111 sider
- Energi-/miljøspek: 7 sider
- Evalueringsmod xls: 6 ark

Miljøspekter funnet i følgende deler av konkurransegrunnlag:

Kvalifikasjonskrav	Nei
Kravspesifikasjon	Ja
Kontraktsvilkår	Ja
Tildelingskriterium	Ja
Tildelingskriterium % (vektning)	20 %



14. september 2015
Konkurransegrunnlag

Drift av riksvegferjesamband Es 39 Anda - Lote



Kvalifikasjonskrav, kravspesifikasjon, kontraktsvilkår og tildelingskriterier



Kravspesifikasjon

Spesielle fartøyskrav: Null- og lavutslippsteknologi

En av hovedferjene skal være helelektrisk. All energiforbruk knyttet til drift av denne ferjen skal i ruteproduksjon eller ved kailigge hentes fra strøm (fra el-nettet). Fartøyet skal kunne opprettholde ruteproduksjon selv om det ikke mottar lading fra en av kaiene. Ved bortfall av lading fra begge kaiene skal fartøyet kunne opprettholde ruteproduksjon i minimum 3-timer.

Den andre hovedferjen kan benytte energikildene strøm (fra el-nettet), biodiesel, biogass eller en valgfri kombinasjon av disse. Fartøyet skal kunne opprettholde ruteproduksjon selv om det ikke mottar lading fra en av kaiene. Ved bortfall av lading fra begge kaiene skal tilbudt fartøy kunne opprettholde ruteproduksjon i minimum 12timer.

Tildelingskriterier

Kriteriene for valg av tilbud er en vektet kombinasjon av tilbudssum på drift av riksvegferjesambandet og ferjenes energi- og miljøeffektivitet (miljødelen). I vurderingen vektet tilbudssum med 80 % og miljødelen med 20 %.

Laveste tilbudssum oppnår 80 poeng, andre tilbudssummer oppnår en poengsum der en økning i forhold til laveste tilbudssum på 1 % fører til trekk av 1 poeng. Det vil si:

- 20 % økning i forhold til laveste tilbudssum oppnår 60 poeng
- 80 % økning i forhold til lavest tilbudssum oppnår 0 poeng (≥80 % = 0 poeng)

Energi- og miljøeffektivitet (miljødel) vektet med 20 % og fremkommer av utfylt evalueringsmodell i vedlegg T. Det er viktig at alle deler av evalueringsmodellen (vedlegg T) fylles ut riktig da det danner grunnlaget for kalkulering av oppnådd poengsum for kriteriene i miljødelen.

Kriteriene for energi- og miljøeffektivitet er nærmere beskrevet i vedlegg S, her fremgår også grunnlaget for Oppdragsgivers evaluering av kriteriene i miljødelen og hvordan oppnådd poengsum beregnes.

Se evalueringsmodell for energi- og miljøeffektivitet på neste side





Statens vegvesen

Evalueringsmodell

For miljødelen er det bestemt å benytte to kvantitative tildelingskriterier fordelt på energi- og miljøeffektivitet som til sammen kan gi 20 poeng.

Kategori	Tildelingskriterium	Vekting miljødel	Beskrivelse
Energieffektivitet	Energiforbruk (MJ/år)	75 %	Grunnlag hentes fra "Vedlegg K Skipsbudsjett" for alle ferjene i sambandet. I tillegg skal energiforbruk knyttet til drift av løyvehavers landbaserte installasjoner (ekskl. billetteringssystem) oppgis i vedlegg T, dersom slikt installeres. Det er gjennomsnittlig energiforbruk i MJ/år for hele sambandet som evalueres.
Miljøeffektivitet	Kg NOx/år	25 %	Grunnlag hentes fra "Vedlegg K Skipsbudsjett" for alle ferjene i sambandet. Oppgitte verdier skal stemme overens med rapportering av NOx utslipp til myndigheter og eventuelt NOx-fondet. Det er gjennomsnittlig NOx utslipp i kg NOx/år for hele sambandet som evalueres. Veid NOx faktor beregnes på grunnlag av det spesifikke NOx-utslippet oppgitt i motorens EIAPP-sertifikater og det spesifikke drivstofforbruket (SFOC) som finnes i motorens NOx Technical File.

Tabell 1 Tildelingskriterier og vektning


Inventura®

Miljøaspekter ivaretatt under planlegging



Statens vegvesen

Avklare behov og formål

For en konkret anskaffelse sender SVV ut et behovsnotat til Vegdirektoratet som videresender til Samferdselsdep. Bestilling kommer tilbake derfra.

Transporten kjennetegnes av pendlertrafikk og fritidstrafikk. Lite tungbiler (12-14% på de tyngste strekningene), hovedgruppe er personbiler.

Det jobbes med å forbedre fergeopplevelsen for brukeren og komforten, selv om enkelte samband opereres i krevende miljø. Dette gjøres aktivt ved å sette nedre grenser for komfort/energi som gjør det mulig opprettholde et minimums kvalitetsnivå

Lage konkurransestrategi

Den lokale arbeidsgruppen jobber med dette helt til den regionale innstillingen oversendes Vegdirektoratet

Oppfattes som krevende å kalibrere ambisjonsnivået og relevante miljøkrav. Svært begrensede driftserfaringer (kun Ampere som driftes i dag), samtidig som et stort antall lav- og nullutslippstypisjoner lyses ut. Må ses i lys av trafikanttilbudet og oppetid.

Sourcing

SVV har ingen egne ferger

Et stort "miljø-cluster" på energieffektive- og miljøferger i Norge. Fergerederiet er kontraktsparten for tjenesteanskaffelsen inkl. materiell, drift, drivstoff og personell ombord - regulert under yrkestransportloven

Det er tilstrekkelig antall aktører i markedet, men det er enkelte konkurranser uten tilstrekkelig deltagelse. Årsaken til manglende konkurransen går som oftest på utformingen av konkurransen (tidspress, verdi, kontraktsvarighet etc), men kan også skyldes risikovilje i markedet, feks (restverdidbetragtninger)

Forberede konkurranse

Leverandørene operer i et hybridmarked der skipsdesign og teknologiske løsninger ofte utvikles i Norge, mens bygging og outfitting ofte skjer utenlands - til lavere kost.

Leverandørene søker å kjøpe "hyllevare" internasjonalt som tilsammen skaper en komplett miljøferge

Ingen hinder eller restriksjoner for at utenlandske rederi kan levere tjenesten

For enkelte samband trenger man ikke lenger utviklingskontrakter da man ønsker konkrete løsninger uten usikkerhet: Åpent anbud


Inventura®

Miljøaspekter ivaretatt i konkurransegrunnlag



Kravspesifikasjoner

Vanskelig å sette ambisjonsnivået da det er svært mange behov å hensynta (trafikkalt, teknisk mulighetsrom, sambandsinformasjon).

Kvalifikasjonskrav

Ingen miljørelaterte kvalifikasjonskrav. Kun standard HMS-krav.

Resultat etter kontraktstildeling

Fysisk oppstart av sambandet er 01.01.2018

Tildelingskriterier

20% vektning av miljø. Vanskelig å evaluere de ulike drivstoffteknologiene miljøfaglig.

Egen skåringsmodell for vektning, for energi- og miljøeffektivitet.

Kontraktsvilkår

Bruk av sanksjoner på miljø som vil straffes hardere jo lenger ut i kontraktperioden man går

Månedlig rapportering på alle parameterne som inngår i tildelingen etterfulgt av to til fire møter i året hvor disse områdene diskuteres

Informant

Ansatte i Byggherreseksjonen, Statens Vegvesen Region vest

4 Vedlegg

4.1 Søkemetode for innsamling av konkurransegrunnlag

Prioriteten var å finne kunngjøringer over europeisk terskelverdi, men det forekommer også noen på nasjonal terskelverdi. I tillegg til søk på relaterte CPV-koder er det også benyttet søkeord som for eksempel «Møbler». Ved denne metoden fikk vi fanget opp en del kunngjøringer med feilklassifiserte CPV-koder. Slike finnes det en del av på doffin.no plattformen. Innenfor kategoriene yrkesklær- og IKT-utstyr har vi gjennomgått alle kunngjøringene fanget opp i den relevante tidsperioden og fått tak i henholdsvis 46 og 48 konkurransegrunnlag. Kategorien transport er den største og selv om vi gikk igjennom 100 kunngjøringer så er det anslagsvis kun halvparten av hva som ligger på Doffin. En utlysning ble fjernet da den var feilkategorisert (anskaffelse av drivstoff), slik at vi har benyttet et utvalg på 99 konkurransegrunnlag.

4.2 Forbehold

Et utvalg av utlysninger innen prioriterte kategorier på anslagsvis ca 50% av den totale antallet på Doffin i 2015 bør være relativt representativt rent statistisk. Likevel vil det være feilkilder. Denne analysen er utført ved et manuelt uttak av informasjon fra Doffin.no samlet i et Excel ark. Minst 20 kolonner med forskjellige spørsmål til hver kunngjøring ble utfylt. Informasjonen som inngår er funnet i konkurransedokumentene som ble lastet ned og gjennomgått. Dette medfører nødvendigvis en viss feilmargin med tanke på at gjennomgangen er gjort manuelt. Relevant informasjon kan ha blitt lagt steder i konkurransegrunnlaget som ikke ble funnet. Selv om det er vanskelig å beregne usikkerheten i tallmaterialet, foreligger det liten grunn til å tro at utvalget og funnen ikke er representative.

4.3 Screening av dokumentasjon vs indikatorer for relevante miljøkrav

Underlaget for analysen gjort i kapittel 2 er basert på en screening (gjennomgang) av dokumentasjonen i konkurransegrunnlagene. Denne er foretatt søk i disse basert på søkeord og en faglig vurdering av relevans og vesentlighet:

Kravspesifikasjoner

- Miljøteknologi: Elektrisk, elbil, brenselcelle, hybrid, batteri, nullutslipp, fossilfri
- Drivstoff og energieffektivitet: Hydrogen, bio, fornybar
- Utslipp lokalt/regionalt: EURO 6, NO_x
- Utslipp klimagasser: CO₂, klima, CH₄ (Metan)
- Støy: dB, støynivå
- Miljøvennlig kjørestil: sjåfør+opplæring+miljø
- Miljøvennlig drift: miljømerke, svanen, ecolabel, verksted/vaskehall + ISO 14001/Miljøfyrtårn

Kontraktsvilkår

- Insentiver for å redusere transportomfanget f eks gjennom å sikre god kapasitetsutnyttelse og samkjøring. Evt sanksjoner for tomgang

- Krav til verifikasjon og rapportering på hvordan prestasjonene relatert til miljøaspekter nevnt i kravspesifikasjoner blir rapportert gjennom kontraktperioden. Dette kan gjøres gjennom et fastsatt sett av KPI-er. Incentiver og sanksjoner ved over- og underprestasjoner
- Klausuler om at evt krav til miljøprestasjoner også gjelder ved bruk av reservemateriell eller underleverandører
- Relevante søkeord benyttet:
 - Rapportering: FRIDA, NISSY, rapportering, KPI, driftsdata, data
 - Oppfølging: Monitorering, møter, status
 - Verifisering: Dokumentasjon, bilag, etterprøve, sertifikat, datablad, kvittering
 - Incentiver/Sanksjoner: Kapasitetsutnyttelse, samkjøring, premiering, godtgjørelse

4.4 Eksempler på formuleringer relatert til miljøaspekter

Eksempel på konkrete CO₂utslippskrav og andre miljøkrav i kravspesifikasjon og som tildelingskriterier:

Miljø Basiskrav og -kriterier ved kjøp av bil					
Teknisk spesifikasjon - Disse kravene bør de tilbudte biler (ytelsen) oppfylle			Tilbudte biler		
Maksimum CO ₂ utslipp			Dokumentasjonskrav		
Kjøretøytype	CO ₂ g/km	4WD	Bil 1	Bil 2	Bil 3
Minibil	110	120			
Personbil	120	140			
Liten varebil/pizzabil	160	160			
Varebil under 3.5 tonn	230	250			
Sikker bil for fører, passasjer og fotgjenger ²					
Bilen skal ha antiskrens eller tilsvarende ²					
Elektrisk motorvarmer			Bekreftelse på at tilbudet oppfyller kravet		
Kontinuerlig forbedring miljø/kvalitet			Beskrivelse ihht ISO 14001 eller tilsvarende		
Tildelingskriterier – De tilbudte biler (ytelser) gis poeng for de punktene som oppfylles			Bil 1	Bil 2	Bil 3
Disse kravene kan oppfylles			Dokumentasjonskrav		
CO ₂ utslipp lavere enn maksimumskrav					
Lavest mulig NOx utslipp ³					
Lavest mulig partikkelutslipp (PM) ⁴					
Lavest mulig støy til omgivelsene			Angivelse av støyutslipp fra forbikjøringstest		
Vinterdekk og erstatningsdekk med lav			Rullemotstandstabell		
<small>2) Kollisjonstest med beste karakter fra nøytral tredjepart som f.eks. Euro NCAP, IIHS, (Insurance Institute for Highway Security, NASVA (National Agency for Automotive Safety & Victims Aid), NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), Folksam, Australian Automotive Association eller tilsvarende dokumentasjon.</small>					
<small>3) Angivelse av NOx utslipp med referanse www.vegvesen.no med angivelse av merke, modell og motor/gir</small>					
<small>4) Angivelse av partikkelutslipp fra eksos med referanse til www.vegvesen.no med angivelse av merke, modell og motor/gir</small>					
<small>5) Referanse til www.vegvesen.no med angivelse av merke, modell og motor/gir</small>					

«Summen av EL-bil/Hybrid-bil skal utgjøre minst 20 % av kjøretøyparken som er dedikert til oppdraget. Leverandør skal årlig rapportere miljøregnskap til oppdragsgiver.»

Eksempel på Eurokrav stilt i kravspesifikasjonen

8. Miljø

8.1 Generelt miljø

Oppdragsgiver ønsker at det ved anskaffelse, bruk og vedlikehold av materiell tas miljømessige hensyn. Dette innebærer bl.a. at:

- Kjøretøy skal i størst mulig grad benytte miljøvennlig drivstoff.
- Det skal tilstrebes i all kjøring å redusere miljø utslipp mest mulig.
- Hvis leverandøren ved tilbudsfrist ikke kan tilby kjøretøy i påkrevd klasse gis det 12 måneders frist for anskaffelse av nye kjøretøy. Det må dokumenteres hvordan. Oppdragsgiver krever at tilbyder forplikter seg via en egenerklæring til å oppfylle miljøkravene om Euro 6 for minibusser og Euro 5 for personbiler, kravet skal oppfylles i løpet av avtalens første 12 mnd. Oppdragsgiver vil kontrollere at tilbyder oppfyller kravet. Se også vedlagte forslag til avtale punkt 1.6.

8.2 Minibuss

- Minimumskrav Euro 6
- Leverandøren må oppgi en oversikt over bilparken som skal brukes i dette oppdraget.

8.3 Personbiler

- Minimumskrav Euro 5
- Leverandøren skal dokumentere miljøprofil på kjøretøypark.

Antall disponible/ relevante kjøretøy av euroklasse 5 eller bedre ved kontraktsstart. Senest 24 mnd. etter kontraktsstart kreves det at samtlige biler er av euroklasse 6 eller bedre.

Motoren skal minst oppfylle høyeste miljøklasse Euro.

Eksempel på CO₂utslippskrav stilt som tildelingskriterium:

3.2 Miljø

Vektes 30 %.

Tilbyder må oppgi følgende informasjon om kjøretøyene som vil bli benyttet til oppdrag mot dagrehabilitering:

- Hvilke biler vil bli benyttet fast til oppdrag? Bruk av el-biler og/eller hybridbiler vil vurderes som positivt.
- Hva er CO₂-utslippene ved blandet kjøring til kjøretøyene som vil bli benyttet fast til oppdrag? Tilbyder som har kjøretøy med lavest gjennomsnittlig CO₂-utslipp for sine kjøretøy får beste score.
- For kjøretøy under 3,5 tonn skal kjøretøyets drivstoff oppgis, for kjøretøy over 3,5 tonn skal kjøretøyets EURO-klassifisering, jfr. kjøretøyforskriften, oppgis. Informasjonen vil bli benyttet til å vurdere lokal luftforurensning.
- Benytter kjøretøyene under 3,5 tonn piggfrie vinterdekk? Tilbyder som benytter piggfrie dekk på kjøretøy under 3,5 tonn vil få positivt utslag i evalueringen.

Vage formuleringer

«leverandøren skal **tilstrebe** å bruke **miljøvennlig** transport»

Det skal **tilstrebes** i all kjøring å redusere CO₂-utslipp **mest mulig**

Det unngås tomgangskjøring **så langt mulig**.

Tilbyder skal oppgi **gjenvinnbarhet for kjøretøyene** i prosent.

Oppdragsgiver setter **ingen absolutte krav** til maskinens alder, men vil vekte positivt nyere lastebil/maskin med rutinemessig vedlikehold, med hensyn til sikkerhet og miljøutslipp.

Operatør bør ha **mest mulig miljøvennlige** biler, med tanke på utslipp

Ved skifte av maskin i avtaleperioden vil oppdragsgiver stille krav om den **best tenkelige miljøteknologi** i forhold til utslipp

Eksempel på tildelingskriterier på pris som ligger nær opp til et LCC-krav

Kriterium	Vekt	Dokumentasjonskrav
Pris Nybilpris + Serviceavtale over 5 år + Drivstoffkostnader over 5 år	50 %	Ferdig utfylt prisskjema
Teknisk Kvalitet	25 %	Teknisk beskrivelse
Restverdi etter 5 år (100 000 km)	25 %	Ferdig utfylt prisskjema

4.5 Ivaretagelse av relevante miljøaspekter i anskaffelsesprosessen

På de følgende sidene gjengis av momenter som er fremkommet i intervju av de 10 kandidatene, som ikke er presentert i de 5 casene i kapittel 3. Dette kan sees på som en kilde til å forstå status og hente ideer til videre arbeid. Utsagnene er gruppert i henhold til anskaffelsesprosessen. Alle er anonymisert.

4.5.1 Avklare behov

Dagens situasjon, 0-alternativ?

Utskiftning av brannbil fra 1992, kun gått 30.000 km. Den er nå lagt ut på finn.no. **Utfordring å kjøpe brukt materiell** (på finn.no) pga terskelverdi på NOK 100.000 for direkte anskaffelser. Dermed er nyanskaffelse eneste alternativ, selv om brukt kunne fungert i mange tilfeller.

Kontraktstrukturen i tidligere rammeavtaler var ikke 100% hensiktsmessige, og vi har nå utarbeidet en utlysning som slår sammen behov til ulike deler av virksomheten. Dette omfattet **bedre utnyttelse, samkjøring**, geografisk inndeling etc.

Pasientreiser utgjør en stor kostnadspost, men det er **få/ingen insentiver til å få ned kostnadene**

Formål og strategi?

For å få til **bedre koordinering av transport**, har kommunen en **samarbeidsavtale** med fylkestrafikkselskapet på trappene i 2017

Markedsundersøkelse?

Monopoltendenser og for få konkurrenter på tilbudssiden - kan virke begrensende på kravutforming og mulighet til å stille krav

Kjenner markedet ganske godt, kun 3-4 byggere i Norge. Lite import av biler bygget i andre land (f eks russisk Tatra eller indisk utstyr) pga at de **ikke tilfredsstillende avgasskrav**

4.5.2 Sourcing

Egenregi eller anskaffelse (make or buy), dvs vare eller tjeneste?

Kjøp til bruk av eget personell. **Utfordring å få midler til kjøp** i konkurranse med andre viktige kommunale formål. Når finansiering er på plass blir det "all in" på krav, vel vitende om at vi må leve med bilen i 25 år

Ren bestillerorganisasjon, har ingen kjøretøy

Kjøper mange ulike (intermodale) transportløsninger, dvs både vei, bane og sjø. Vi har valgt å **reducere den lokale bearbeidings- og sorteringsgraden** av visse typer avfall

Leie eller eie?

Alle **tjenestebiler** er anskaffet som finansiell leasing

Foreløpig ingen egne biler, men vurdere å gå til anskaffelse av dette (pga konkurransesituasjon)

Leasing er en bevisst strategi ettersom det er **stor usikkerhet rundt teknologisk utvikling** etc.

Tidligere eide kommunen bilene selv. Ble besluttet å kvitte seg med bilparken og heller lease tjenesten

4.5.3 Lage konkurransestrategi

Tverrfaglig arbeidsgruppe?

Benyttet markedsundersøkelse, og ba blant annet om innspill på relevante miljøkrav (gjennom en veiledende kunngjøring på Doffin). **Uenighet internt om hvor stor rolle miljø skulle ha** blant de ulike fagavdelingene..

Ingen juriststilling knyttet til innkjøp i kommunen per i dag. Hver enkelt enhet er nå ansvarlig for innkjøp. Dette oppfattes som ikke tilfredsstillende.

Arbeidsgruppe besto av innkjøper, representant fra drift og en innleid konsulent. Et **ressurskrevende arbeid**

Dialog med marked?

Ble gjort et overordnet søk i markedet om hvilke biler som tilfredstilte behovene.

Vi benyttet **veiledende kunngjøring**. Enkelte spørsmål fra tilbyderne (konsentrert rundt estimer og omfang)

Risikovurdering (org/market/teknologi)?

For avfallsfraksjoner skiller kontraktene seg basert på materialer: **Kortere kontrakter** på trevirke **pga store endringer** i det markedet

Leverandørene opplever en større økonomisk risiko knyttet til investeringer for en kortsiktig avtale.

4.5.4 Forberede konkurranse

Resultatmål?

Miljø er vektet noe mer enn i tilsvarende kontrakt fra 2008

Ikke konkret mål om forbedret miljøytelse gjennom kontrakten, men kommer til å jobbe mer aktivt dette

Samkjøring for å sikre bedret kapasitetsutnyttelse er **ikke så relevant** i denne anskaffelsen pga særbehov for den enkelte sluttbrukeren, men dette jobbes med i andre lignende transportanskaffelser.

Beskrive ytelse og funksjon?

Justert ambisjonsnivået etter hva markedet hva modent for. Ønsket i utgangspunktet el- eller hybridløsninger, mens markedet var innstilt på å levere biodiesel

4.6 Konkurransesgrunnlag

4.6.1 Konkurranseregler, prosedyreform

Åpen anbudskonkurranse vs leverandørutvikling?

Det ble valgt en åpen anbudskonkurranse da spesifikasjonen fra virksomhetene ikke tilfredstilte en annen løsning. Mulig at det likevel finnes måter å organisere dette på.

Åpen anbudskonkurranse er foretrukket og hovedregel, andre former oppfattes som for ressurskrevende.

Det ble valgt en åpen anbudskonkurranse da spesifikasjonen fra virksomhetene ikke tilfredstilte en annen løsning. Mulig at det likevel finnes måter å organisere dette på.

Tilbudskonferanse, prekvalifisering?

Ingen tilbudskonferanser eller prekvalifisering i denne anskaffelsen.

Ingen prekvalifisering ble gjennomført. Ikke vurdert som nødvendig i denne utlysningen.

4.6.2 Kravspesifikasjoner

Standard krav vs egne krav?

Relativt beskjedne krav (rekkevidde min. 60 km), men dette er ansett som **tilfredsstillende** ift operasjonen. Krav til at alle bilene skal være nye.

Vi benyttet statistikkgrunnlag fra Statens vegvesen, men **ikke** verktøy som «**Nybilvelgeren**» for å fastsette passende miljø- og utslippsnivå.

Krav om Euro5 på veitransport. **Fryktet økt pris og færre tilbydere med strengere krav** (Euro6), men vurderte i stedet **biodrivstoff**.

Opplever det som vanskelig å vurdere hvilke krav og relevant nivå.

Obligatoriske vs ønskede?

Leverandørene oppfordres til bruk av miljøvennlig drivstoff og miljøvennlig drift, men det etterprøves ikke. Snarere en oppfordring...

4.6.3 **Tildelingskriterier, produkt**

Målbare, objektive, dokumenterbare?

Valgte Euro5/6 heller enn spesifikke utslippsfaktorer pga **utfordringer knyttet til oppfølging** og dokumentasjon

Miljø vektet 15%. Kvalifikasjonskrav er implisitt i tildelingskriteriene med miljøsertifisering. Belønner Euro6 i tildelingskriteriene

Evalueringsmetode?

Miljøkrav vektet 10%, som gjorde at noen aktører (f eks Tatra) ikke var aktuelle. Laget et eget **evalueringsskjema med verktøy (GRIP)** som ble brukt (fra 90-tallet..). Miljøkrav enkle å sjekke ut..

Bistand til LCC og miljøkrav?

Ingen krav til LCC beregninger, men **ber om pris på service/vedlikehold** som blir en separat kontrakt (opsjon)

LCC har ikke vært mye brukt, men har hatt én avtale med serviceavtaler av en viss varighet. Mest sannsynlig er **LCC mer relevant i andre enheter** (bygg etc)

Det er bedt om **pris på serviceavtale på 3 år**.

4.6.4 **Kvalifikasjonskrav, leverandør**

Miljøledelse?

Ingen kvalifikasjonskrav utover HMS.

Stilles **ingen miljøkrav til leverandørene** i kvalifikasjonskravene. Alt som omhandler miljø er lagt i kravspesifikasjonen og tildelingskriterier

Vinner er sertifisert i hht ISO 14001, men dette var ikke et kvalifikasjonskrav

4.6.5 **Kontraktsvilkår**

Insentiver/sanksjoner vs miljø

Et **større fokus på kontraktsoppfølging**, og ønsker derfor å ha sanksjonsmuligheter i kontrakten

Avvikshåndtering, rapportering

Legger opp til rapportering for å monitorere driften

Kontinuerlig forbedring?

Bruk av sanksjoner på miljø som vil **straffes hardere jo lenger ut i kontraktperioden man går**. Månedlig rapportering på alle parameterne som inngår i tildelingen etterfulgt av to til fire møter i året hvor disse områdene diskuteres

4.7 Etter anskaffelsen

4.7.1 Har man fått ønsket effekt vs resultatmål?

For én kontrakt var det **juridiske utfordringer**, men ellers har det vært stabil og god drift. Lite klager fra tapende leverandører, men ellers kun oppfølgende spørsmål

Brukerne av kjøretøyene har **taklet overgangen til el-bil på en god måte**. Var en viss skepsis til dette, men dette har vist seg å være ubegrunnet. Nå er el-biler førstevalget og foretrukket løsning.

Har oppnådd det de ønsker, men **mangler viktige verktøy** for å kartlegge og følge opp transport. Interne turer i kommunen er vanskeligere å organisere enn eksterne

Har ikke fått ønsket tjeneste. Mange betydelig avvik hos transportøren som har krevd mye ressurser internt. Dette har gått utover mulighet til å følge opp miljø. Volumene har svingt fra enormt behov i 2015 til nesten ikke noe behov i 2016. Store forskjeller i kvalitet mellom oppdragstakere, **kun en av fire har levert tilfredsstillende så langt**

4.7.2 Hvordan har miljøkravene blitt fulgt opp i kontraktsfasen?

Positive og negative effekter, og/eller eventuelle utilsiktede konsekvenser man har sett i etterkant? Er det rom for forbedrede miljøprestasjoner ila kontraktsfasen? (selv om det ikke er eksplisitt krav om dette). Sett i ettertid, hadde dere tilstrekkelig kompetanse til å utforme og følge opp miljøkriteriene? Ville kriteriene sett annerledes ut om dere kunne lyst ut anbudet på nytt?

Oppfølging av kontrakten har økt fokus. Gått bort fra av å ha miljø utelukkende som et kvalifikasjonskrav og heller **innlemme det i kontrakten for varig effekt**. Vi har tilstrekkelig kompetanse til å etterprøve kravene i konkurransegrunnlaget, men usikkerhet knyttet til ettp prøving av utslipp og støy

Samkjøring viste seg vanskelig å følge opp når aktiviteten var på sitt høyeste. Dette skyldtes både ekstremt ressurspress både hos oppdragsgiver og leverandør, og lønnsomhet i å unngå samkjøring da man fakturerer pr bil. **Ikke fulgt opp miljø i det hele tatt** pga redusert aktivitetsbehov. Vanskelig å kreve investering i EURO 6 kjøretøy når avropsmengden er så lav som i 2016

Driftsleder følger opp kontrakten, og har ikke hatt noe avvik av betydning. Videre rapportering til MDIR gjøres jevnlig, men dette går **ikke på miljømessige aspekter ved transporten**

4.7.3 Barrierer

Hva er barrierer/muligheter for å stille miljøkrav i praksis slik dere ser det? Innspill til Difis veiledningsarbeid, hva bør prioriteres?

Miljøkompetanse og evner til å stille relevante miljøkrav er utfordrende. Var **ikke klar over Difi sine veiledningsdokumenter**

Enkelte sluttbrukere er opptatt av miljøkonseptet, men generelt sett er sluttbrukerne mest opptatt av tjenesten og ikke miljø. En **betydelig skepsis i næringen** - anses for tidlig for minibusser pga infrastruktur og tilstrekkelig lademuligheter. Avgifter på drivstoff? Burde dette revideres for næringskjøretøy?

Det er ikke noen nytte for Helseforetakene at det utarbeides egne veiledere på Anskaffelser.no. Disse **bør tilpasses de arbeidsverktøy som brukes for å planlegge pasientreiser, bl.a. NISSY**.

Mer spisskompetanse på miljø kunne vært en fordel. Riktignok en avveining ift ressursbruk, men mest sannsynlig større behov for dette i tiden fremover. Ikke benyttet Frida som rapporteringsverktøy. Ikke benyttet svenske standardverktøy for fastsetting av krav til persontransport. **Difi (kanskje i samråd med bransjeorganisasjonene) kunne med fordel ha bedre verktøy og veiledningsmaterieell for å fastsette konkrete krav**. Spesielt viktig for uerfarne personer som jobber med tematikken.

Samarbeide med Kollektivtrafikkforeningen om miljøkrav, evt også **bistand til utvikling av Frida**

Skulle gjerne hatt tilgang på noe mer hjelp/veiledning innenfor miljøutforming. Ledelsen følger opp miljø vs. kostnader, og det er **knappe budsjetter**

En barriere at FOA har terskelverdier som gjør det vanskelig med direkte kjøp av brukt materielle f eks på finn.no

(må ha 3 tilbydere osv). Kunne vært fornuftig med mer **standard krav, behovene er ganske like** rundt omkring. Ser et problem for leverandørindustrien dersom brannvesen blir sentralisert vs store kjøp i det norske markedet med ujevne mellomrom

Utfordringer med **lederforankring og kompetanseutvikling**.

Det er vanskelig å finne relevante miljøkriterier som er relatert til innkjøpet. Dersom vi bruker "ikke relevante tildelingskriterier" (vedr. miljø) er vi redd for å bli "tatt".

Utfordringen for vår del mht miljø er kompetanse.

4.8 Intervjuer: Metodikk og spørreskjema

Informasjonsinnsamlingen fra de 10 utvalgte oppdragsgiverne har foregått i tre trinn

1. Utsendelse av epost med forespørsel om å delta i et intervju
2. Besvarelse av nettbasert spørreskjema i forkant av telefonintervju
3. Telefonintervju med representant(er) for virksomhet, ca 1 til 1,5 time

Her gjengis teksten i en nettbasert spørreskjema av våre 10 intervjuobjekter.

Kartlegging av miljøkrav ved offentlige anskaffelser - bakgrunn for telefonintervju

Hei og takk for at du er villig til å bidra med dine erfaringer og kunnskap i prosjektet "kartlegging av miljøkrav ved offentlige anskaffelser", som Inventura gjennomfører på oppdrag fra Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi). Din virksomhet er sammen med 9 andre valgt som dem med mest konkrete miljøkrav basert på en gjennomgang av 100 utlysninger på Doffin i 2015 med CPV-koder knyttet til transport. Dere er altså i en eksklusiv gruppe, og vi håper du kan avse 5-10 minutter på å besvare spørsmålene.

Formålet er å innhente noe bakgrunnsstoff om hvordan du opplever at din organisasjon forholder seg til de mulighetene regelverket gir for å sikre miljø- og klimavennlige anskaffelser. Det er meningen at du svarer ut fra din egen oppfatning av situasjonen - og på generelt grunnlag - basert på dagens praksis. I det påfølgende intervjuet vil vi ta utgangspunkt i en konkret anskaffelse, ref vår avtale. Du kan supplere med utfyllende kommentarer nederst på siden. NB: Ingen av spørsmålene er obligatorisk å besvare, bortsett fra at vi ønsker din kontaktinformasjon med tanke på telefonintervjuet.

Her er spørsmål (sett kryss eller merk med farge, evt med kommentarer)

1. Overordnet pålegg eller krav om å stille miljøkrav

Enkelte offentlige virksomheter har en overordnet policy om å stille miljøkrav i anskaffelser. Hvordan er status hos dere?

- a. Vår virksomhet har et politisk pålegg eller vedtak om å stille miljøkrav
- b. Vi stiller miljøkrav basert på virksomhetens egen policy, forankret i vår avdeling
- c. Det foreligger ikke noe vedtak eller policy, men vi stiller miljøkrav der vi mener det er fornuftig
- d. Annet:

2. Styringssystem for miljø eller kvalitet?

Endel virksomheter har implementert styringssystemer for miljø- eller kvalitetsledelse. Hvordan er det hos dere? (du kan sette flere kryss)

- a. Vi er sertifisert i hht ISO 14001 Miljøledelse eller EMAS
- b. Vi er en sertifisert Miljøfyrtårn-virksomhet

- c. Vi er sertifisert i hht ISO 9001 Kvalitetsledelse
- d. Annet:

3. **Organisering av anskaffelser**

Det er mange ulike måter å organisere anskaffelser på, og tilgangen til ressurser til dette arbeidet er ulik. Vennligst angi hvordan det er i din virksomhet. Er det tilgang til nok anskaffelsesfaglig kompetanse? Legg inn kommentar på dette under "Annet"

- a. Vi har (eller er) en sentral forsynings-/anskaffelsesfunksjon
- b. Innkjøp foretas desentralt (dvs nær bruker/behovshaver)
- c. Annet:

4. **Kompetanse til å stille fornuftige miljøkrav i konkurransegrunnlaget**

Mange har pekt på at kompetanse er nøkkelen til å stille fornuftige og verdiskapende miljøkrav i konkurransegrunnlaget. Hvordan opplever du at tilgangen til relevant miljøkompetanse er i din virksomhet?

- a. Vår virksomhet har tilstrekkelig kompetanse internt
- b. Vi har endel kompetanse internt, og supplerer med ekstern kompetanse når det er behov for det
- c. Jeg mener at vi ikke har tilgang til nødvendig miljøkompetanse
- d. Annet:

5. **Bruk av veiledning, maler og verktøy**

Gjennom nettstedet anskaffelser.no gir Difi tilgang til veiledning og maler. Det finnes en generell veileder for anskaffelser, og en spesielt for klima og miljøvennlige anskaffelser. Statens vegvesen har utarbeidet en nybilvelger der miljøkrav kan stilles ved anskaffelse av person- og varebiler. Kryss av i hvilken grad du (eller din avdeling) benytter følgende (du kan sette flere kryss)

- a. Generelle veiledere, råd, maler og verktøy hentet på anskaffelser.no
- b. Veiledning, eksempler og råd fra sidene om klima- og miljø på anskaffelser.no
- c. Veiledere, maler og verktøy utarbeidet av Statens vegvesen eller andre samferdselsetater
- d. Vår virksomhet har selv utviklet egne veiledere, standarder og maler som vi benytter
- e. Annet:

6. **Hindringer eller muligheter? Kom med dine kommentarer og innspill her**

For å forberede vårt intervju med deg (og evt en kollega) best mulig vil vi gjerne ha innspill til spørsmål, problemstillinger og temaer du ønsker å snakke med oss om. Det kan f eks omfatte hindringer eller muligheter du ser for mer miljøeffektive anskaffelser i din virksomhet. Vennligst skriv det som ligger deg på hjertet her:

.....

7. **Vennligst angi ditt navn, tittel, virksomhet, telefon og epostadresse**

For at vi skal kunne knytte dine svar og innspill til vårt telefonintervju (ref avtale), ber vi om din kontaktinformasjon. All informasjon gitt i dette skjemaet vil behandlet konfidensielt og anonymisert dersom du ønsker det.

.....

4.9 Intervjuguide transportanskaffelser. Miljøkrav i utlysning 2015

Informasjon til intervjuobjekter i forkant av intervju. Intervjuere vil være Eystein C. Husebye, Inventura og Harald Gundersen, DNVGL

Takk for at du/dere og virksomheten kan ta seg tid til dette. Vi har delt dette intervjuet i 4 deler;

1. En rask gjennomgang av spørreundersøkelsen og kvalitetssikring av bakgrunnsstoff
Mulighet for utdypning om

- Hvem er ansvarlig for faglig utforming og ambisjonsnivå av miljøkravene i virksomheten?
- Er dette forankret i virksomhetens policy /politisk forankring?

2. Gjennomgang av anskaffelsesprosessen.

Vi vil ta utgangspunkt i <https://www.anskaffelser.no/prosess/anskaffelsesprosessen>

Vi ber om å få vite litt om vurderinger foretatt og krav stilt i forbindelse med deres utlysning frem til kontraktssignering, i planlegging og forberedelse av konkurranse + ved utarbeidelse av konkurranseregler og -grunnlag, herunder kravspesifikasjoner, kvalifikasjonskrav, tildelingskriterier og kontraktsvilkår.

3. Oppfølging av leveranse (prestasjoner) og kontrakt i etterkant av anskaffelsen

Dersom kontrakten er iverksatt vil vi gjerne vite litt om

- Har man fått ønsket effekt vs resultatmål?
- Hvordan har miljøkravene blitt fulgt opp i kontraktsfasen?
- Hva er barrierer/muligheter for å stille miljøkrav i praksis slik dere ser det?

4. Villighet til å bidra til eksempelsamling på [anskaffelser.no](https://www.anskaffelser.no)

Ett av målene med dette prosjektet er å utarbeide råd, veiledning og cases (eksempler) som kan publiseres på [anskaffelser.no](https://www.anskaffelser.no) og/eller brukes i forbindelse med foredrag. Vi vil gjerne vite om

- Er dere villige til å være et eksempel/case som blir publisert?
- Har omtalt miljøkravene spesifikt for denne anskaffelser eller generelt på egen nettside?
- Kan Difi vise utdrag fra kunngjøringsdokumenter /eksempler på formuleringer på nettsiden og i rapporten? Vil dere at dette skal være anonymisert etter ikke?
- Kan vi i tillegg lage en kort informasjonssak med sitat fra kontaktperson? Hvis ja, sender vi over forslag til tekst for godkjenning.
- Kan dere være interessert i å være i en «ressurspool» og forespørres om foredrag etc

Avslutning av intervjuet

Estimert tidsforbruk ca 1 time, avhengig av kompleksitet. Vi tar forbehold om at vi trenger å etterspørre mer informasjon i etterkant, dette vil vi komme tilbake til.

Hilsen Harald og Eystein

4.10 Miljø- og transportfaglige referanser

TØI rapport 1407/2015, Rolf Haggmann m.fl. «[Utslipp fra nye kjøretøy – holder de hva de lover?»](#)»

Luften i flere store norske byer oppfyller ikke forurensningsforskriftens grenseverdier for luftkvalitet. Norge er av EFTAs overvåkningsorgan ESA anklaget for høye konsentrasjoner av NO₂ og for mangelfulle tiltak eller liten effekt av tiltakene. TØI har i samarbeid med et sertifisert avgasslaboratorium (VTT, Finland) utført avgasstester som viser entydig at nye tunge kjøretøy med Euro VI dieselmotorer ved alle typer kjøring har meget lave utslipp av nitrogenoksider, NO_x og avgasspartikler, PM. Reduksjonene er på over 90 % i forhold til tidligere generasjoner tunge kjøretøy. Nye Euro 6 personbiler med dieselmotor har fortsatt et problem med høye utslipp av NO_x. Ny kunnskap gjør det mulig å velge hensiktsmessige tiltak når det er behov for å redusere utslippene av NO_x og PM fra vegtrafikken.

TØI driver bransjetidsskrift innen Samferdsel – med egen miljøseksjon
<https://samferdsel.toi.no/miljo/category158.html>

FRIDA miljø- och fordonsdatabas

FRIDA miljø- och fordonsdatabas har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon. Med hjälp av FRIDA kan RKM/länstrafikbolagen enkelt få svar på många olika frågor som rör den egna verksamheten, t ex miljö, avtal, tillgänglighet etc. FRIDA används idag av Svensk Kollektivtrafik och alla medlemmar. Frida 2.0 er under utvikling nå, og planlegges utrullet i 2017.

Nordic Port, <http://web.port.se/>

Er i bruk også hos en del norske kollektivselskaper (bl.a. Østfold og Kolumbus) + Ruter.
Kontaktperson Glenn Mortensen, Ruter, Tel: +47 979 00 100 Glenn.Mortensen@ruter.no

Avfallsbransjens «[veikart for en sirkulær økonomi](#)»

For å stimulere den sirkulære økonomien, må bransjen ha som mål at innsamling og transport av avfall innen 2030 er klimanøytral og primært benytter fornybart klimavennlig drivstoff som er biprodukt av materialgjenvinningsprosesser. Bransjen kan selv etterspørre produkter og tjenester basert på resirkulerte råvarer. Bransjen må ha som mål at innsamling og transport av avfall benytter fornybart klimavennlig drivstoff som er biprodukt av materialgjenvinningsprosesser, hvor man produserer ny mat av matavfall. På samme måte bør landbruk, matforedlingsindustri og varehandel ha som mål å benytte mest mulig klimavennlig drivstoff, hvor drivstoffet er et biprodukt av materialgjenvinningsprosesser, hvor man produserer ny mat av matavfall.

Veiledning for offentlige anskaffelser av transporttjenester for avfall (Avfall Norge 2014)
<https://www.asplanviak.no/prosjekt/10189/>

Avfall Sverige har laget en egen mal for anskaffelse av avfallstransport,
<http://www.avfallsverige.se/rapporter/upphandlingsmallar/upphandlingsmallar/>

Statens vegvesen, transport og miljø: Nybilvelger

Statens vegvesen som sektormyndighet for veitransportinfrastruktur arbeider med miljøspørsmål, både knyttet til selve infrastrukturen og til transportaktiviteter, se <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Miljovennlig+transport>.

Sammen med TØI driver de også nettsiden <http://www.tiltakskatalog.no/>

De har bl.a. utviklet en *nybilvelger* som på gir en oversikt over kjøretøy som tilfredsstiller ulike typer av miljøkrav (kun for person- og varebiler);

- Drivstofftype
- CO2-utslipp
- NOx-utslipp
- Avgasskrav (EURO klasse)
- Dieselpartikkelfilter

<http://www.vegvesen.no/kjoretoy/Kjop+og+salg/Nybilvelger>

Miljøaspekter knyttet til transport – markedssvikt/eksternaliteter og reguleringer

Vi har laget en liste over eksternaliteter i rapporten, der en del av disse inngår i vår screening av dokumentasjonen. En del av disse er regulert og i noen grad integrert i markedsprisene på drivstoff (og kjøretøy) i form av CO2-avgifter og bruksrelaterede priser for tilgang på infrastruktur (f eks veibruksavgift og bompenger).

Referanser eksternaliteter og miljøkostnader:

Grønn skattekommisjon: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2015-15/id2465882/>

The Environmental Impacts of Transportation (paper); <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch8en/conc8en/ch8c1en.html>

Miljøkostnader knyttet til transport, Vestlandsforskning; <http://www.vestforsk.no/filearchive/notat15-06-transport.pdf>

