



Til Nærings- og fiskeridepartementet

Oslo, 08.03.2023

INNSPILL TIL HØRING OM SKJERPEDE MILJØKRAV I OFFENTLIGE ANSKAFFELSER

Vi viser til høringsbrev datert 8. desember 2022 vedrørende offentlig høring av forslag til skjerpede miljøkrav i offentlige anskaffelser. Vi takker for muligheten til å komme med innspill.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester, og som dermed har omfattende erfaring med å stille strenge miljøkrav i offentlige anskaffelser både i modne og umodne markeder.

Vi er positive til at det raskt innføres skjerpede miljøkrav

Vi er svært positive til at departementet vil skjerpe bestemmelsene om miljøkrav i anskaffelsesregelverket, og at det legges opp til å gjennomføre enkelte endringer raskt, uten å vente på den større gjennomgangen av regelverket som også pågår. Offentlige innkjøp er en viktig bidragsyter til å nå nasjonale klima- og miljømål, og vår erfaring er at riktig bruk av miljøkrav i offentlige innkjøp har stor effekt på å utvikle markeder, som vi blant annet har sett når det gjelder innfasing av utslippsfri buss- og båttransport.

Vår vurdering av forslag 1-3

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler forslag nr. 3, som åpner for en kombinasjon av miljøkrav og vekting av miljøhensyn.

Kollektivbransjens erfaring er at det i mange tilfeller er mer effektivt å sette minstekrav til miljø fremfor å bruke tildelingskriterier. Et eksempel på dette er fra anskaffelser av utslippsfrie busstjenester hos våre medlemmer, hvor det har vært en vellykket strategi å først bruke tildelingskriterier/vekting i et umodent marked innenfor nullutslipp, for deretter å sette nullutslipp som et minstekrav når markedet er modent.

Dersom leverandørmarkedet er modent, er vår vurdering at det gir langt bedre effekt å stille klima- og miljøkrav som minstekrav i kravspesifikasjonen til ytelsen som anskaffes, fremfor å bruke tildelingskriterier/vekting.

Vi mener fleksibiliteten til å velge mellom tildelingskriterier/vekting og minstekrav som ligger i forslag 3 er avgjørende for å lykkes med kravsetting til miljø. Regelverket bør bidra til at man raskest mulig kommer dit at strenge miljøkrav stilles som minstekrav, slik at det blir en forutsetning for å kunne delta i konkurranser om offentlige kontrakter.

I lovens formål heter det at loven skal fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser. Samtidig har anskaffelsespolitikken i praksis flere formål, som at det offentlige skal bidra til å utvikle markeder for miljøvennlige løsninger og bidra konkret til f.eks. utslippskutt eller økt gjenbruk. Dette omtales til en viss grad i høringsnotatet. Vi mener en tydeliggjøring av formålet med å stille miljøkrav,



enten det er gjennom endringer i lovens formålsparagraf eller på annet vis, vil være en fordel for alle de ulike aktørene som bruker og tolker regelverket om offentlige anskaffelser.

Etter vår vurdering er forslag nr. 1 lite formålstjenlig fordi forslaget ikke tar inn over seg at tildelingskriterier alltid må ha tilknytning til leveransen, og at det i mange tilfeller er langt mer effektivt å stille minstekrav til miljø.

Forslag nr. 2 er etter vår vurdering unødvendig omstendelig. Det er viktig at regelverket er mest mulig enkelt å forstå, og at det gis rom for å bruke anskaffelsesfaglig skjønn for å utløse størst mulig miljøeffekt.

Alternativt forslag fra KS

Vi er kjent med at KS har sendt inn et alternativt forslag til departementets forslag 1-3, som lyder:

«§ 7-9 Minimering av miljøbelastning

Oppdragsgiveren skal søke å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser der dette er relevant. Oppdragsgiveren skal i slike tilfeller stille miljøkrav eller kriterier på minst ett av følgende trinn i anskaffelsesprosessen:

- a) Kvalifikasjonskrav*
- b) Kravspesifikasjon*
- c) Tildelingskriterium*
- d) Kontraktsvilkår*

Kravene og kriteriene må ha tilknytning til leveransen.

Der miljøhensyn kun stilles som tildelingskriterium, skal det som hovedregel vektes med minimum 30 prosent. Bruken av miljøkrav eller kriterier og vektning av miljøkrav kan også kombineres.»

KS begrunner forslaget med at formuleringen fremmer miljøhensyn ytterligere, og samtidig ivaretar det behovet oppdragsgiveren har for fleksibilitet og handlefrihet for å sikre en best mulig bruk av ressurser samlet sett.

Kollektivtrafikkforeningen støtter forslaget fra KS, og anbefaler dette fremfor departementets forslag nr. 1 og nr. 2.

Svar på spørsmålene fra departementet

Kollektivtrafikkforeningen støtter departementets forslag 3. Vi har derfor valgt å fokusere på spørsmålene knyttet til dette forslaget, i tillegg til de generelle spørsmålene.

1. Hvilket av forslagene i kapittel 5 er best egnet til å fremme klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser ut fra et kost-nytte perspektiv? Vurderingen bør blant annet ta opp i seg muligheten til også å nå andre mål for offentlige anskaffelser som er omtalt i Hurdalplattformen, for eksempel hensynet til at små og mellomstore bedrifter skal kunne konkurrere om anbud.

Svar: Forslag 3. Se s. 1 for nærmere vurdering.

2. Hvordan kan miljøkrav dokumenteres? Bør dokumentasjon av miljøkrav standardiseres i regelverket, eller bør det i regelverk og veiledning pekes på anerkjente metoder og verktøy?



Svar: Miljøkrav bør med fordel dokumenteres med miljøsertifiseringer, enten av bedriften, prosjekter eller av produkter. Det er vurdert dithen at det ikke er fornuftig å standardisere verken metodikk eller dokumentasjonskrav i regelverket fordi utviklingen innen klima- og miljømetodikk og best praksis går fort. Derimot bør det finnes veiledning som peker på miljøsertifiseringer, metodikk, maler for klimabudsjett, standarder med mer fra DFØ, Standard Norge ol.

12. Bør bestemmelsen plasseres i forskriftens del III, eller bør bestemmelsen selv avgrense sitt virkeområde til de tilfeller der oppdragsgiver etter regelverket for øvrig er forpliktet til å angi tildelingskriterienes relative vekt?

Svar: Ettersom vilkåret for at bestemmelsen gjelder er satt til «ikke uvesentlig miljøpåvirkning», mener vi det er mest naturlig å plassere bestemmelsen i forskriftens del I.

13. Kan det være u hensiktsmessig at bestemmelsen bare setter fokus på miljø som miljøkrav til ytelsen og tildelingskriterium?

Svar: Nei, vi mener forslaget er knyttet til det vesentligste, nemlig krav til ytelsen og/eller tildelingskriterier. Forslaget utelukker heller ikke mulighet til å stille miljøkrav også på andre trinn der det anskaffelsesfaglig vurderes som hensiktsmessig.

14. Bør forslaget gjelde alle anskaffelser, eller være avgrenset til områder med ikke uvesentlig miljøbelastning?

Svar: Vi støtter departementets forslag, men understreker at det må fremkomme tydelig at terskelen skal være svært lav for at forskriftens krav trer inn.

15. Vil bruk av ulike evalueringsmetoder påvirke oppdragsgivers mulighet til å oppfylle et krav om minimum 30 prosent vektning av miljøhensyn? I så fall, hvordan kan dette hensyntas i forskriften?

Svar: Ja. Vi mener dette er hensyntatt i departementets forslag 3.

16. Hvilke estimerte kostnader vil de ulike forslagene kunne få?

Svar: Vår erfaring er at det i umodne markeder kommer økte kostnader av å stille strengere miljøkrav, slik man eksempelvis har sett for utslippsfri buss- og båttransport. Når markedene modnes, faller kostnadene raskt, og kan i mange tilfeller bli lavere enn de var tidligere. I umodne markeder mener Kollektivtrafikkforeningen at staten må bidra med midler til å dekke økte kostnader som følge av strenge miljøkrav.

Med vennlig hilsen,

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver