

## Byrådssak 1004/25

### Reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser

#### Sammendrag:

Oslo kommune har som mål å kutte 95 prosent av klimagassutslippene innen 2030, og anskaffelser er et viktig strategisk virkemiddel for å nå dette målet. En betydelig andel av klimagassutslippene i Oslo skyldes transport fra leverandører som leverer til eller utfører oppdrag for kommunen. Som ledd i arbeidet med å nå kommunens ambisiøse klimamål innførte kommunen i 2019 standard klima- og miljøkrav til transport for kommunens vare- og tjenesteanskaffelser, jf. byrådssak 1123/19. I byrådssaken har kommunen et mål om at alle kjøretøy enten skal være nullutslipp- eller biogasskjøretøy innen 1. januar 2025.

Markedet for transporttjenester har hatt en rask overgang til nullutslipp. Det foreslås derfor i denne saken at krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy skal stilles som kontraktskrav i alle kontrakter der transport er en del av ytelsen. Kravet blir obligatorisk for alle vare- og tjenesteanskaffelser hvor transport er en del av ytelsen. Det foreslås videre at beløpsgrensen for når krav til transport skal tas inn i anskaffelser settes ned fra kr 500 000 til kr 100 000. Dette er på bakgrunn av nåværende innslagspunkt for anskaffelsesregelverket. Kravet skal nå stilles når transport forekommer i gjennomsnitt to ganger i måneden. Dette innebærer at reviderte krav vil få anvendelse på flere kontrakter enn tilfelle er med gjeldende krav.

Krav som ikke lenger er nødvendige eller har hatt ønsket effekt foreslås fjernet.

Denne saken erstatter føringene som følger av byrådssak 1123/19, Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser.

#### Saksfremstilling:

##### 1. Bakgrunn

Klimastrategien har et mål om 95 prosent utslippskutt innen 2030. I 2019 vedtok byrådet Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser (1123/19). Bakgrunnen for at kravene ble innført var at veitrafikk var (og fortsatt er) den største kilden til klimagassutslipp i Oslo. Før 2019 ble nesten ingen av kommunens leveranser utført med utslippsfri transport. Å stille krav og premiere leverandører som kunne levere utslippsfritt ble vurdert som en god metode for å omstille markedet.

Dagens krav er formulert som en kombinasjon av minimumskrav, tildelingskriterier og kontraktskrav. Minimumskrav beskriver de egenskapene som er påkrevd ved produktet eller tjenesten som anskaffes. Tildelingskriterier er de egenskapene ved tilbudet som skal vurderes

for å avgjøre hvilket tilbud som vinner konkurransen. Kontraktsvilkår er de generelle og spesielle bestemmelsene som skal gjelde for kontrakten.

I gjeldene standardkrav skal markedsdialog alltid gjennomføres i forkant av en anskaffelse. Tilbakemeldingene fra leverandørene i markedsdialogen avgjør hvorvidt man skal stille minimumskrav eller bruke tildelingskriterier i den aktuelle anskaffelsen. Dersom markedsdialogen viser at tre eller flere leverandører kan levere med nullutslipps- eller biogasskjøretøy, blir det stilt minimumskrav om dette. Dersom færre enn tre leverandører kan levere nullutslipps- eller biogasskjøretøy, skal det brukes tildelingskriterier, som leverandørene blir vurdert på, for å fremme nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

Standardkravene skal brukes i alle anskaffelser hvor årlig kontraktsverdi er over kr 500 000, hvor transport er nødvendig og forekommer i gjennomsnitt en gang i uken i løpet av kontraktsperioden. Kravene retter seg mot siste transportstrekning i forbindelse med leveranse av varer eller tjenester til kommunens lokasjoner, også omtalt som «last mile».

## **2. Erfaring med gjeldende krav**

Dagens krav ble vedtatt for å øke andelen nullutslipps- og biogasskjøretøy på kommunens leveranser. Erfaringen er at kravene har gitt ønsket effekt og har vært et viktig bidrag for å nå kommunens mål om reduksjon av klimagassutslipp.

Siden kravene ble innført i 2019 har det vært en positiv utvikling i markedet. Basert på statistikk fra Statens vegvesen, har nyregistrerte elektriske personbiler i Oslo økt fra en andel på 56 prosent i 2019 (41 prosent i Norge), til 91 prosent så langt i 2024 (87 prosent i Norge). I 2019 var 10 prosent av nyregistrerte varebiler i Oslo elektriske (6 prosent i Norge), mens andelen så langt i 2024 er 39 prosent (29 prosent i Norge).

Når det gjelder lastebiler (vekt over 3,5 tonn) har utviklingen i Oslo gått fra ingen registrerte elektriske lastebiler i 2019, til 28 prosent så langt i 2024 (12 prosent i Norge). Lastebiler som er biogassdrevne har også økt fra 6 prosent i 2019 (2 prosent i Norge) til 21 prosent så langt i 2024 (11 prosent i Norge). Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) viser samme utvikling, men OFVs tall for nybilsalg av lastebiler er kun for lastebiler med vekt over 12 tonn. OFVs tall viser at andel elektriske lastebiler som er nyregistrerte så langt i 2024 er 15 prosent (6 prosent i Norge), mens biogassdrevne lastebiler utgjør 18 prosent (9 prosent i Norge). Samlet utgjør altså elektriske og biogassdrevne lastebiler 34 prosent av nybilsalget så langt i 2024 i Oslo, mot 15 prosent nasjonalt.

Andelen elektriske og biogassdrevne kjøretøy er signifikant høyere i Oslo enn i resten av landet. Utviklingen gjenspeiles også i kommunens markedsundersøkelser, som viser at kommunens leverandører har kommet langt i å omstille egne kjøretøy til nullutslipp og biogass. Oslo kommunes standardkrav har bidratt til at leverandører har investert i nullutslipp- og biogasskjøretøy. Når en leverandør først har investert i nullutslipps- eller biogasskjøretøy er det naturlig at disse også benyttes til leveranser til andre kunder enn Oslo kommune. Standardkravene til transport gir derfor en klimagevinst ut over kommunens egne kontrakter. For samkjøpsavtalene ligger kommunen godt an til å nå målet om at alle kjøretøy enten er nullutslipps- eller biogasskjøretøy som minimum oppfyller euroklasse 6/VI innen 1. januar 2025. Dette til tross for forstyrrelser i leveransekjeder forårsaket av koronapandemien, krigen i Ukraina og prisstigning.

Når det gjelder tyngre kjøretøy har det vært en svært positiv utvikling for kjøretøy som benyttes til varedistribusjon. Kravene brukes mest i varedistribusjonsmarkedet og dette er derfor positivt. Det er likevel noen områder der markedet ikke har utviklet seg i like stor grad, og hvor det er krevende å få tak i kjøretøyene som er nødvendige for å gjennomføre oppdragene. Dette gjelder blant annet kjøretøy som brukes til snøbrøyting, og det er særlig Bymiljøetatens (BYM) veidriftskontrakter som blir påvirket.

Standardkravene skal brukes i alle kommunens relevante anskaffelser, med mindre unntakshjemlene i byrådssak 1123/19 kommer til anvendelse. Virksomhetenes bruk av kravene har variert. Kommunerevisjonens rapport 3/2024 *Grønne anskaffelser – klima og miljøkrav* viser at krav til transport blir stilt i alle kommunens samkjøpsavtaler og i rundt halvparten av kommunens øvrige vare- og tjenesteanskaffelser. Rapporten tar imidlertid ikke hensyn til unntaksmuligheter som standardkravene åpner opp for.

### **3. Likestilling av nullutslipps- og biogasskjøretøy i standardkravene**

Etter dagens krav er nullutslipps- og biogasskjøretøy likestilt. Oslo kommune vedtok allerede i 2019 at kommunen fra 1. januar 2025 skulle ha nullutslipp- og biogasskjøretøy som minimumskrav. Dette varselet om innstramming er tatt inn i alle kontrakter som har oppstart før 1. januar 2025 og hvor kontraktens varighet vil gå utover 2025.

Biogass er imidlertid ikke 100 prosent utslippsfritt og vil i noen grad kunne påvirke luftkvaliteten negativt. Nullutslippskjøretøy er derfor å foretrekke fremfor biogasskjøretøy. Biogass er likevel fossilfritt, bidrar til god utnyttelse av avfallsressurser og er i kommunens klimastrategi fremhevet som en av drivstoffteknologiene som inngår i nullutslippsbyen. I mange år fremover vil det for enkelte typer tyngre kjøretøy være mest hensiktsmessig å benytte biogass, både på grunn av tilgjengelighet og driftssikkerhet.

Nullutslippskjøretøy er en dyrere investering enn biogass. En likestilling av teknologiene vil dermed kunne slå uheldig ut ettersom leverandørene også konkurrerer på pris. Erfaringen så langt er likevel at det i all hovedsak leveres elektrisk transport på kommunens vare- og tjenstekontrakter. Dette skyldes først og fremst at nullutslipp er langt mer utbredt i dette markedet. En annen forklaring er at kontraktene som inngås i kommunens vare- og tjenesteanskaffelser er langvarige. Dette kan gi insentiv til å velge nullutslipp, ettersom nullutslippskjøretøy ut i fra et livsløpsperspektiv er rimeligere.

Dersom markedet som følge av likestillingen vrir slik at man får en overvekt av biogass og markedet for utslippsfritt stagnerer, vil kommunen vurdere å endre kravene.

Kravene har medført at mange av kommunens leverandører har investert i både nullutslipp- og biogasskjøretøy for å kunne levere på kommunens kontrakter, også etter 1. januar 2025. Oslo kommune ønsker å være en seriøs, forutberegnelig og ansvarlig innkjøper. Det er derfor viktig for kommunen å ta hensyn til leverandørene som har investert i biogasskjøretøy, i henhold til gjeldende krav.

På denne bakgrunn foreslås det at nullutslipps- og biogasskjøretøy også fremover likestilles.

## 4. Endringer og forslag til reviderte krav

### 4.1 Nytt kontraktskrav «Kjøretøy og drivstoff»

Dagens klima- og miljøkrav består av minimumskrav, tildelingskriterier og kontraktskrav. I tråd med at markedsutviklingen har gått raskere enn antatt i byråds sak 1123/19, har UKE gjennomført piloter der de har stilt kontraktskrav der de kun har åpnet for nullutslipps- og biogasskjøretøy. Erfaringen er at dette har gitt forenklete anskaffelsesprosesser og høy måloppnåelse i form av høy andel fossilfri transport. Nullutslipps- og biogasskjøretøy er i stor grad tilgjengelig i markedet. Dette innebærer at det i de fleste tilfeller vil være mulig å oppnå tilstrekkelig konkurranse når det stilles kontraktskrav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

På denne bakgrunn foreslås det at kravene forenkles ved at reviderte krav kun består av kontraktskrav. Dagens minimumskrav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy og kontraktskravene til kjøretøyteknologier (dagens kontraktskrav I-IV) foreslås omskrevet og slått sammen til et nytt felles kontraktskrav «Kjøretøy og drivstoff» (kontraktskrav I). Det nye kontraktskravet vil stille krav om at alle kjøretøy skal være utslippsfrie eller biogassdrevne fra kontraktsstart.

Kravet inkluderer også at leverandører kan benytte elsykkel for gjennomføring av oppdraget. Dette kan utelates i kontrakter hvor elsykkel ikke vil være hensiktsmessig å benytte.

I enkelte kontrakter vil det også være aktuelt å benytte maskiner. I disse tilfellene skal maskiner også omfattes av kravet.

### 4.2 Innfasingstid i kontraktsperioden

Det vil være enkelte tilfeller hvor markedsundersøkelser viser at leverandørene ikke klarer å oppfylle krav om nullutslipp- eller biogass for alle kjøretøy fra kontraktsstart, men hvor dette vil bli mulig å oppfylle i løpet av kontraktsperioden. Dette kan for eksempel knytte seg til at nullutslipps- eller biogassteknologi for aktuelle kjøretøy vil bli tilgjengelig innen kort tid eller at leverandøren først kan investere i kjøretøyene etter å ha blitt tildelt kontrakten. Kontraktskravet «Kjøretøy og drivstoff med innfasingstid» (kontraktskrav II) skal brukes i disse tilfellene, og innfasingstiden skal angis i kontraktene.

Innfasingstid i kontraktene innebærer at leverandørene må oppfylle krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i løpet av kontraktsperioden, men ikke fra kontraktsstart. Innfasingstiden skal være kortest mulig, og skal ikke overstige to år fra kontraktsoppstart. Som hovedregel skal innfasingstid benyttes kun for kjøretøy med en tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Dette er fordi tilgjengeligheten av nullutslippsteknologi er svært høy for kjøretøy under 3,5 tonn, og det vil derfor være lite aktuelt med innfasingstid i disse tilfellene.

For kjøretøy som blir omfattet av kravet, det vil si at de ikke er utslippsfrie eller biogassdrevne fra kontraktsstart, kreves det at kjøretøyene skal være euroklasse 6/VI og benytte flytende bærekraftig biodrivstoff uten palmeolje fra kontraktsstart. Dagens praksis om at det skal benyttes biodrivstoff ut over omsetningskravet videreføres.

Hvilke kjøretøykategorier som skal gis innfasingstid kan variere for ulike kontrakter. UKE vil gi veiledning om ulike måter å gjennomføre innfasingen på.

Kravet gjelder også for maskiner, der maskiner er omfattet av kontrakten.

### **4.3 Kontraktsområder hvor hovedregelen ikke kan benyttes**

I enkelte kontrakter vil det være usikkert om enkelte kjøretøy i det hele tatt vil være mulig å få levert med nullutslipp- eller biogassteknologi, selv med krav om innfasingstid. I disse tilfellene skal kontraktskrav I eller II benyttes i den utstrekning det er mulig, det vil si for de kjøretøyene som kan leveres med nullutslipp- eller biogassteknologi i kontrakten. For kjøretøy der dette ikke er mulig, skal det stilles krav om minimum euroklasse 6/VI og flytende bærekraftig biodrivstoff uten palmeolje (kontraktskrav III). Det presiseres at det fra det tidspunktet nullutslipp- eller biogasskjøretøy blir tilgjengelig for disse kontraktene, skal det i nye anskaffelser stilles krav om dette. Det er videre viktig å påpeke at det alltid skal stilles klima- og miljøkrav til transport, og at dette er spesielt viktig i kontrakter hvor det er krevende å få til en markedsomstilling til nullutslipp eller biogass.

Tilsvarende gjelder for maskiner, der maskiner er omfattet av kontrakten.

UKE skal, i samarbeid med relevante virksomheter som har kontrakter hvor standardkravene ikke er tilstrekkelig for å få til en utskifting til nullutslipp og biogass, finne egnede metoder for å utvikle markedet i riktig retning. Nye retningslinjer og metoder skal innarbeides i UKEs veiledning for transportkrav.

Oslo kommune skal ha ambisiøse klima- og miljøkrav og det er viktig at kravene innskjerpes i takt med at markedet utvikles. På kortere sikt forventes det at det stadig blir færre kontraktssområder hvor hovedregelen om bruk av nullutslipp- og biogassdrevne kjøretøy ikke kan benyttes. På lengre sikt vil det vurderes om kommunens krav skal endres.

### **4.4 Unntak fra krav i kontraktperioden**

Kontraktskravet «Unntaksbestemmelser» (kontraktskrav IV) foreslås videreført med små språklige endringer. Kontraktskravet gir adgang til å gi unntak i kontraktgjennomføringen der leverandøren kan dokumentere at det ikke er praktisk mulig å oppfylle hovedkravet.

### **4.5 Videreføring av kontraktskrav om mislighold**

Kontraktskravet «Mislighold av miljøbestemmelser» videreføres med små språklige endringer.

Anskaffelsene som omfattes av disse kravene er av ulik karakter, størrelse og omfang. Størrelsen på dagmulkten må derfor vurderes av oppdragsgiver i hvert tilfelle. Dagmulktens størrelse skal stå i rimelig forhold til overtredelsen.

### **4.6 Krav som utgår**

Dagens standardkrav for transport inneholder også krav og kriterier hvor formålet i stor grad har vært å redusere og effektivisere transporten på kommunens kontrakter. Dette gjelder kontraktskravene «Endrede leveringsbetingelser», «Energieffektiv kjøring», «Tomgangskjøring» og «Flere samtidige kontraktsvilkår», samt tildelingskriteriet «Ruteoptimalisering». Enkelte av disse har ikke fungert etter hensikten, andre har vært ressurskrevende å følge opp eller har ikke vært brukt. Enkelte vil i tillegg i liten grad være relevant etter innfasing av nullutslippskjøretøy. Det foreslås derfor at nevnte krav utgår fra standardkravene.

## 5. Kravenes virkeområde

### 5.1 Anskaffelsens verdi

Oslo kommune skal opptre i samsvar med de grunnleggende prinsippene om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet, jf. anskaffelsesloven § 4. Kontraktsvilkårene som oppdragsgiver stiller, må være forholdsmessige og ha tilknytning til leveransen for å være lovlige. Jo mindre og enklere en anskaffelse er, desto mindre vidtrekkende krav kan man stille. I tillegg må man kunne følge opp kontraktskravene.

Det foreslås at virkeområdet for standardkravene til transport utvides, ved at beløpsgrensen senkes fra kr 500 000 til kr 100 000. Ny beløpsgrense er satt på bakgrunn av gjeldende innslagspunkt for anskaffelsesregelverket, og det anses å være forholdsmessig å stille standardkravene i anskaffelser som omfattes av anskaffelsesregelverket.

Dersom vilkår for å ikke stille krav til transport er oppfylt, skal dette begrunnes i kontraktsstrategien for den aktuelle anskaffelsen. Det vil si anskaffelser som enten har en verdi under kr 100 000, hvor transport skjer sjeldnere enn i gjennomsnitt to ganger i måneden eller hvor transport ikke kan sies å være en del av ytelsen.

Det oppfordres likevel til at kravene brukes i størst mulig grad, og at det vurderes om kravene også skal stilles i anskaffelser med verdi under kr 100 000. Det vises også til at kommunen har en felles føring om å alltid etterspørre biogass eller nullutslippsløsninger.

### 5.2 Siste transportstrekning

Krav til transport skal benyttes i anskaffelser der transport er en del av ytelsen. Det vil si anskaffelser av varer og tjenester som er avhengige av transport for å motta den anskaffede varen eller tjenesten. Kravene retter seg mot den siste transportstrekningen til kommunens lokasjoner ved levering av varer og tjenester. Dette omtales også som *last mile*.

Kravene til kjøretøy som brukes til å utføre oppdraget gjelder også for kontrakter hvor det ikke leveres til eller utføres arbeid på kommunens lokasjoner. Dette gjelder for eksempel persontransport, eller varetransport som en del av utførelsen av oppdraget, men der transporten ikke skjer til eller fra Oslo kommunens lokasjoner. Transporten kan for eksempel skje til eller fra leverandørens lokasjoner ved utførelse av oppdraget. I disse tilfellene stilles kravene til kjøretøyet leverandøren bruker for gjennomføring av denne transporten.

### 5.3 Leveringsfrekvens

Gjeldende praksis er å stille krav når transport er nødvendig og forekommer i gjennomsnitt én gang i uken i løpet av kontraktsperioden. På bakgrunn av at nullutslipps- og biogasskjøretøy nå i stor grad er tilgjengelige på markedet, er det spørsmål om dette bør strammes inn. Samtidig er det nødvendig at det er forholdsmessighet mellom krav som stilles i den aktuelle kontrakten og det som skal leveres, jf. omtalen i punkt 5.1. Det foreslås på denne bakgrunn at praksisen strammes noe inn, slik at krav til transport nå blir obligatorisk å stille i alle vare- og tjenestekontrakter hvor transport er nødvendig og forekommer i gjennomsnitt to ganger i måneden eller oftere, i løpet av kontraktsperioden.

### 5.4 Dispensasjon ved særegne forhold

I en anskaffelse hvor kriteriene for å stille krav er oppfylt, men det foreligger særegne forhold som gjør bruken av dem uhensiktsmessig, kan det søkes om dispensasjon. Den enkelte byråd

gis fullmakt til å godkjenne fravik. Det skal foreligge særlige gode grunner for å gjøre unntak fra å stille krav til transport. Dette er ment som en snever unntaksregel.

## **6. Anskaffelsesforskriftens krav til vekting av klima og miljø**

I anskaffelsesforskriften § 7-9 er det krav om at klima og miljø skal vektes 30 prosent i offentlige anskaffelser. Tildelingskriteriene kan erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen dersom det er klart at dette gir bedre klima- og miljøeffekt.

I Oslo kommunes kontrakter skal det stilles klima- og miljøkrav til transport som kontraktskrav framfor tildelingskriterium. Det er kommunens vurdering at det er klart at anskaffelsen oppnår en bedre miljøeffekt gjennom å stille klima- og miljøkravene til transport enn gjennom å vekte klima- og miljøkrav som tildelingskriterier. Dette må likevel vurderes konkret i hver anskaffelse, jf. anskaffelsesforskriften § 7-9.

## **7. Byrådets vurdering**

Selv om utviklingen går i riktig retning, er det behov for å øke tempoet for å nå kommunens vedtatte klimamål. Transportsektoren er fortsatt det viktigste området å rette tiltak mot for å nå kommunens mål om 95 prosent reduksjon av klimagassutslipp innen 2030. Det er derfor nødvendig å stramme inn standardkravene til transporten ved levering av kommunens vare- og tjenesteanskaffelser.

Det er snart seks år siden gjeldende krav ble vedtatt. Forutsetningene som lå til grunn for saken i 2019 har ikke fullt ut blitt oppfylt når det gjelder teknologi- og markedsutvikling. Samtidig har utviklingen gått raskere enn forutsatt på andre områder. For at kravene fortsatt skal være relevante og treffende er det derfor nødvendig med en revidering av kravene.

Etter byrådets vurdering er det viktig at man i denne revideringen har legger vekt på å gjøre det enklere for virksomheten å ta i bruk transportkravene. Det er også et viktig mål med denne saken å sørge for å øke bruken av kravene i relevante anskaffelser.

Samlet vil de reviderte kravene medføre at flere anskaffelser blir omfattet av klima- og miljøkravene til transport, som vil bidra til ytterligere reduksjon av direkte klimagassutslipp fra transportsektoren.

## **8. Vurdering av sakens klimakonsekvenser**

En betydelig andel av klimagassutslippene i Oslo skyldes transport fra leverandører som leverer til eller utfører oppdrag for kommunen. Saken vil bidra til ytterligere reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren i kommunens anskaffelser av varer og tjenester, ved at krav til nullutslipps- eller biogasskjøretøy fases inn raskere enn tidligere vedtatt og at flere anskaffelser blir omfattet av kommunens standard klima- og miljøkrav.

## **9. Lover og regelverk, tidligere vedtak**

Nasjonalt regelverk:

- Lov om offentlig anskaffelser av 1. juli 2017
- Forskrift om offentlige anskaffelser av 1. juli 2017

Kommunalt regelverk:

- *Bystyresak 109/2020 Klimastrategi mot 2030*

- Bystyresak 432/2023 Budsjett 2024, dokumentnr. 3 (Klimabudsjett 2024)
- Byrådssak 1123/19 Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser
- Byrådssak 1091/19 Standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser
- Byrådssak 1104/17 Oslo kommunes anskaffelsesstrategi
- Byrådssak 1036/22 Ny instruks for virksomhetsstyring

## 10. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene som foreslås i denne saken viderefører hovedmålsettingen til byrådssak 1123/19 om å oppnå 100 prosent bruk av nullutslipp- eller biogasskjøretøy fra 1. januar 2025. I saken ble det varslet at fra 1. januar 2025 skulle alle leveranser til / oppdrag for Oslo kommune der transport er en del av ytelsen skal foretas ved hjelp av nullutslipps- eller biogassteknologi. Ved vedtakelse av byrådssak 1123/19 anslo man at krav til nullutslipps- og biogasskjøretøy for kontraktsområder hvor dette ikke er utbredt ennå kunne føre til økte kostnader.

Markedet er vesentlig mer modent nå enn det var da de første standard klima- og miljøkrav ble vedtatt i 2019 (se omtale av markedsutviklingen i punkt 2 i denne saken). Dette gjelder særlig for personbiler, varebiler og lastebiler. Forslag til reviderte krav er basert på denne utviklingen. For kontrakter som omfatter slike kjøretøy forventes det ikke noen økte kostnader ved vedtakelsen av denne saken. For leverandørene er innkjøpskostnaden knyttet til nullutslipps- eller biogasskjøretøy høyere enn for fossildrevne kjøretøy, særlig for tunge kjøretøy. Imidlertid viser beregninger at driftskostnadene er lavere enn for fossildrevne kjøretøy, og sett over hele livsløpet er nullutslippskjøretøy mest kostnadseffektivt for alle kjøretøykategorier. Dette gir et økonomisk insentiv for markedet å omstille seg. Dette gjør at nullutslipps- og biogasskjøretøy vil bli enda mer konkurransedyktige, noe som forventes å gi reduserte kostnader for kommunen.

Samtidig er det enkelte områder hvor markedsutviklingen ikke har vært som forutsatt i 2019. Dette gjelder for enkelte tunge kjøretøy som benyttes blant annet i veidriftskontrakter, som for eksempel brøytebiler. Krav om nullutslipp eller biogass vil i slike tilfeller kunne medføre uforholdsmessig høye kostnader. I tillegg er det andre barrierer forbundet med å ta utslippsfri teknologi i bruk for slike kjøretøy. Av denne grunn foreslås det egne krav for de kjøretøyene hvor den utslippsfrie teknologien ikke har kommet langt nok. Dette er en oppmyking av gjeldende krav for disse kjøretøyene, og av den grunn er det presisert at kravet kun skal gjelde for de aktuelle kjøretøyene. For øvrige kjøretøy som omfattes av samme kontrakt skal imidlertid hovedregelen gjelde. Denne justeringen vil medføre at kommunen unngår økte kostnader sammenlignet med kostnadene ved gjeldende krav.

Forslag til reviderte krav omfatter også et krav om innfasingstid i kontraktene. Kravet er ment for de tilfellene hvor enkelte kjøretøygrupper ikke er tilgjengelige ved oppstart av kontrakten, med det forventes at kjøretøyene blir tilgjengelige i løpet av kontraktsperioden. Det stilles da krav om innfasingstid, som innebærer at kommunen ikke krever at aktuelle kjøretøy skal benyttes fra oppstart av kontrakt, men at disse skal benyttes så snart de er tilgjengelige. Dette innebærer at kommunen unngår økte kostnader sammenlignet med gjeldende krav.

Flere av kommunens anskaffelser vil bli omfattet av kravene ved at beløpsgrensen senkes og at transportkravene skal stilles hvis transport forekommer i gjennomsnitt to ganger i måneden istedenfor i gjennomsnitt én gang i uken. Dette vil kunne medføre noe økt tidsbruk for oppdragsgiver og leverandør, siden det ikke har vært krav i disse anskaffelsene tidligere. Det



er imidlertid lite trolig at nye krav vil få noen særlige økonomiske konsekvenser. Dette begrunnes med at det i all hovedsak benyttes små og mellomstore kjøretøy for de avtalene som blir omfattet av dette. I tillegg viser markedsundersøkelser at mange av kommunens leverandører er kommet langt i å omstille egne kjøretøy til nullutslipp, også for de delene av kjøretøyflåten som ikke har vært omfattet av kommunens krav tidligere.

I tillegg forventes forenklingene som er gjort i saken å gi tidsbesparelser for kommunen da det vil bli lettere å ta i bruk krav til transport og enklere å følge dem opp i kontrakter. Det vil også spare tid for leverandørene da det blir færre krav og færre dokumentasjonskrav knyttet til kommunens anskaffelser.

Samtidig er det nødvendig å teste ut nye egnede metoder for å utvikle markedet for de kjøretøykategoriene som ikke i tilstrekkelig grad er tilgjengelige i dag. Dette vil kunne medføre noen administrative kostnader forbundet med tidsbruk i kommunen.

## **11. Rapporteringsordning**

Rapportering vil bli ivaretatt i de ordinære rapporteringsordningene, og det legges ikke opp til noen særskilt rapporteringsordning.

## **12. Vedtakskompetanse**

I henhold til kommuneloven § 10-2 fjerde ledd, kan bystyret delegere vedtaksmyndighet til byrådet i alle saker hvis ikke noe annet følger av lov. I reglement for byrådet delegerte bystyret til byrådet myndighet til å vedta administrative regelverk som omhandler støttefunksjoner administrasjon, jf. bystyrevedtak 187/19. Det vurderes at vedtakene i saken faller inn under byrådets fullmakt.

### **Byråden for finans innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:**

1. Reviderte standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser vedtas slik de fremgår av vedlegg 1.
2. Den enkelte byråd gis fullmakt til å godkjenne fravik fra standard kontraktskrav der underliggende virksomhet i et konkret oppdrag har dokumentert et særskilt behov for unntak.
3. Byråden for finans gis fullmakt til å foreta de endringer i standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser som anses nødvendig for å ivareta de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter og overordnede kommunale vedtak, samt mindre endringer av ikke-prinsipiell karakter.
4. Vedtakspunkt 1-9 i byrådssak 1123/19 oppheves.

Byrådsavdeling for finans, den 16. januar 2025

Hallstein Bjercke

Vedlegg:

1. Standard kontraktskrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser