

Rapport 3

Grønne anskaffelser – klima- og miljøkrav

2024

Siste publikasjoner fra Kommunerevisjonen i Oslo

Kommunerevisjonens rapporter i 2024

Rapport 1/2024	Vedlikehold og fornyelse av vann- og avløpsnett
Rapport 2/2024	Eierskapskontroll av Oslobolig AS

Kommunerevisjonens rapporter i 2023

Rapport 1/2023	Eierskapskontroll av Oslo Business Region AS
Rapport 2/2023	Personvern i skoler
Rapport 3/2023	Munchmuseets arbeid med habilitet og forebygging av misligheter og korrupsjon
Rapport 4/2023	Oppfølging av barn og unge etter koronapandemien – Ungdomsskole og skolehelsetjenesten
Rapport 5/2023	Eiendomsforvaltning av Oslo kommunes tomme bygg
Rapport 6/2023	Helsehus i Oslo - Bemanning og kompetanse
Rapport 7/2023	Kommunens bruk av innkjøpsmakt – Samkjøpsavtaler
Rapport 8/2023	Regnskapsrevisjonen 2022 – oppsummering av utvalgte undersøkelser
Rapport 9/2023	Lokal medvirkning i plansaker
Rapport 10/2023	Oppfølging av eierskapskontroller
Rapport 11/2023	Rekruttering og oppfølging av fosterhjem
Rapport 12/2023	Konsulentbruk i Oslobygg KF
Rapport 13/2023	Tilbudet til hjemmeboende med demens og deres pårørende
Rapport 14/2023	Eierskapskontroll av Oslo Nye Teater AS
Rapport 15/2023	Fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse
Rapport 16/2023	Kvalitet i helsehus
Rapport 17/2023	Oppfølgingsundersøkelse etter rapport 12/2020 <i>Oppfølging av personer med ruslidelser</i>
Rapport 18/2023	Oslo Origos arbeid med digitalisering av Oslo kommune
Rapport 19/2023	Tilfluktsrom
Rapport 20/2023	Personvern og informasjonssikkerhet i helse- og omsorgssektoren
Rapport 21/2023	Økonomisk sosialhjelp og økte levekostnader

Forord

Denne rapporten er et resultat av en forvaltningsrevisjon av Oslo kommunes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Undersøkelsen er forankret i kontrollutvalgets vedtak av 31. januar 2023 (sak 7) og tilhører området anskaffelser, kontraktsoppfølging og tiltak mot arbeidslivskriminalitet, jf. bystyrets vedtak *Overordnet analyse og plan for forvaltningsrevisjon og eierskapskontroll 2020–2024* av 21. oktober 2020 (sak 283).

Forvaltningsrevisjon er en lovpålagt oppgave for Oslo kommune. Forvaltningsrevisjon er definert slik i kommuneloven § 23-3:

Forvaltningsrevisjon innebærer å gjennomføre systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet, regeletterlevelse, måloppnåelse og virkninger ut fra kommunestyrets eller fylkestingets vedtak.

Forvaltningsrevisjon i Oslo kommune gjennomføres iht. gjeldende standard for forvaltningsrevisjon i kommuner og fylkeskommuner i Norge (RSK 001).

Prosjektet er gjennomført av seniorrådgiver Terje Grønli og revisjonsrådgiver Adrian Munsterhjelm med sistnevnte som prosjektleder. Seniorrådgiver Stig Eliassen har bistått med kvalitetssikring.

Vi vil takke Byrådslederens kontor, byrådsavdelingene for byutvikling, helse, kultur og næring, miljø og samferdsel, sosiale tjenester og utdanning, Boligbygg Oslo KF, Brann- og redningsetaten, Byantikvaren, bydelene Alna, Bjerke, Frogner, Gamle Oslo, Grorud, Grünerløkka, Nordstrand, Sagene, St. Hanshaugen, Stovner, Søndre Nordstrand, Ullern og Vestre Aker, Bymiljøetaten, Deichman bibliotek, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Fornebubanen, Gravplassetaten, Helseetaten, Kulturetaten, Munchmuseet, Oslo Havn KF, Oslobygg KF, Plan- og bygningsetaten, Renovasjons- og gjenvinningsetaten, Rådhusets forvaltningstjeneste, Sykehjemsetaten, Utdanningsetaten, Vann- og avløpsetaten og Velferdsetaten for samarbeidet med prosjektet.

Videre vil vi takke Byrådsavdeling for finans, Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Riksrevisjonen og Utviklings- og kompetanseetaten for bistand i gjennomføringen av prosjektet.

15. februar 2024

Morten A. Engebretsen
ass. avdelingsdirektør

Adrian Munsterhjelm
revisjonsrådgiver

Innhold

1. Innledning.....	10
1.1 Bakgrunn	10
1.2 Formål og problemstillinger	10
1.3 Avgrensninger	11
1.4 Revisjonskriterier	11
1.5 Metodisk tilnærming og gjennomføring	12
1.6 Rapportens oppbygning.....	12
2. Nærmere om klima- og miljøkrav og drivstoffteknologi	13
2.1 Ulike måter å stille klima- og miljøkrav på	13
2.2 Drivstoffteknologi	13
2.3 Utviklings- og kompetanseetatens rapportering om klima- og miljøkrav i anskaffelser.....	14
3. Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av vare- og tjenester	15
3.1 Revisjonskriterium	15
3.2 Faktabeskrivelse	15
3.3 Kommunerevisjonens vurderinger.....	22
4. Klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider.....	24
4.1 Revisjonskriterium	24
4.2 Faktabeskrivelse	24
4.3 Kommunerevisjonens vurderinger.....	31
5. Redusert og bærekraftig forbruk	32
5.1 Revisjonskriterier	32
5.2 Faktabeskrivelse	32
5.3 Kommunerevisjonens vurderinger.....	36
6. Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger	37
6.1 Konklusjoner.....	37
6.2 Anbefalinger	38
7. Uttalelser til rapporten og Kommunerevisjonens vurderinger av disse.....	39
7.1 Byrådslederen.....	39
7.2 Byråden for finans.....	40
7.3 Byråden for miljø og samferdsel	42
7.4 Øvrige byråder	47
7.5 Boligbygg Oslo KF	47
7.6 Bydel Grünerløkka	48
7.7 Bymiljøetaten	49
7.8 Eiendoms- og byfornyelsesetaten	51
7.9 Kulturetaten	51
7.10 Oslobygg KF	52
7.11 Vann- og avløpsetaten	52
Referanser	54
Tabelloversikt	55
Figuroversikt.....	56

Vedlegg 1 Revisjonskriterier	57
1 Utlede kriterier	57
2 Utleddning av kriteriene	57
Vedlegg 2 Metode	65
1 Generelt om forvaltningsrevisjon	65
2 Beskrivelse av prosjektgjennomføring	65
3 Metode for datainnhenting	67
4 Metode for dataanalyse	70
Vedlegg 3 Virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av varer og tjenester	77
Vedlegg 4 Virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider	102
Vedlegg 5 Utvikling over tid	118
Vedlegg 6 Uttalelse til rapporten fra byrådslederen	122
Vedlegg 7 Uttalelse til rapporten fra byråden for byutvikling	126
Vedlegg 8 Uttalelse til rapporten fra byråden for finans	128
Vedlegg 9 Uttalelse til rapporten fra byråden for helse	134
Vedlegg 10 Uttalelse til rapporten fra byråden for kultur og næring	137
Vedlegg 11 Uttalelse til rapporten fra byråden for miljø og samferdsel	141
Vedlegg 12 Uttalelse til rapporten fra byråden for sosiale tjenester	149
Vedlegg 13 Uttalelse til rapporten fra byråden for utdanning	152
Vedlegg 14 Uttalelse til rapporten fra Boligbygg Oslo KF	154
Vedlegg 15 Uttalelse til rapporten fra Bydel Grünerløkka	157
Vedlegg 16 Uttalelse til rapporten fra Bymiljøetaten	158
Vedlegg 17 Uttalelse til rapporten fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten	161
Vedlegg 18 Uttalelse til rapporten fra Kulturetaten	163
Vedlegg 19 Uttalelse til rapporten fra Oslobygg KF	165
Vedlegg 20 Uttalelse til rapporten fra Vann- og avløpsetaten	167

Hovedbudskap

Kommunerevisjonen har undersøkt i hvilken grad Oslo kommune stiller fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser. Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivåer. Anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet mot dette målet.

Det var i stor grad stilt klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. I de fleste av dem var det stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi. Det var i mindre grad stilt klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester. Blant annet var det ikke stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi i rundt halvparten av vare- og tjenesteanskaffelsene. Videre viser undersøkelsen at det i begrenset grad var stilt krav som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk.

Oslo kommune har ambisjoner om at kommunens anskaffelser skal bidra til å gjøre Oslo til en grønnere by. Kommunerevisjonen reiser spørsmål ved om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene omstiller seg med tanke på å benytte klima- og miljøvennlige løsninger.

Sammendrag

Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivåer. Ifølge Miljødirektoratet var veitrafikk den største utslippskilden for klimagass i Oslo i 2022 med over 50 prosent av de totale utslippene. Aktivitet innen bygge- og anleggssektoren var den tredje største utslippskilden og stod for omtrent 14 prosent av utslippene.

Kommunen har de siste årene gjennomført anskaffelser for over 30 milliarder kroner årlig, og anskaffelser er i kommunens anskaffelsesstrategi trukket fram som et viktig verktøy i arbeidet med å realisere kommunens klima- og miljømål.

Det har de senere år kommet flere nye føringer for utslippskutt knyttet til kommunens anskaffelser. Det kan gi risiko for at føringene ikke er tilstrekkelig fanget opp i innkjøpsmiljøene i Oslo kommune. Eksempelvis fastsatte byrådet i 2019 egne klima- og miljøkrav til transport i kommunens vare- og tjenesteanskaffelser og til bygge- og anleggsplasser, og det ble vedtatt en strategi for bærekraftig og redusert forbruk.

Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer. Organiseringen øker risikoen for at nye føringer ikke fanges opp i alle kommunens innkjøpsmiljøer, eller at krav ikke legges til grunn på den måten som er forutsatt.

Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om hvorvidt kommunens virksomheter samlet stiller fastsatte klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser. Undersøkelsen belyser også mulige effekter av kommunens standardkrav og føringer når det gjelder å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Problemstillingen for undersøkelsen har vært:

- I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser?

Undersøkelsen har omfattet et flertall av kommunens virksomheter. Alle byråder er berørt, enten ved at de er overordnet virksomheter som er omfattet, eller gjennom fagansvar på anskaffelsesområdet. Virksomhetene ble valgt ut på bakgrunn av at de hadde lyst ut anskaffelser på Doffin innenfor utvalgte vare- og tjenestekategorier i perioden fra 1. januar 2020 til 31. mars 2023, som har vært undersøkelsesperioden.

Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse, der vi har undersøkt om det var stilt klima- og miljøkrav i 717 anskaffelser. Analysen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast. I tillegg har Kommunerevisjonen gjennomgått noe dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon fra virksomhetene knyttet til enkelte anskaffelser.

Det er risiko for at det finnes tilfeller der krav ikke er fanget opp gjennom analysen. Etter Kommunerevisjonens vurdering er det lite sannsynlig at dette er av et omfang som ville hatt vesentlig betydning for rapportens konklusjoner og anbefalinger, slik disse er formulert.

De mest sentrale kildene til revisjonskriteriene har vært

- lov om offentlige anskaffelser
- forskrift om offentlige anskaffelser
- byrådssak 1104/17 Oslo kommunes anskaffelsesstrategi
- 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
- bystyrets sak 452/19 Framtidens forbruk – Strategi for bærekraftig og redusert forbruk 2019–2030 – byrådssak 249/19

Sentrale vurderinger

Det følger av lov om offentlige anskaffelser § 5 at kommunen skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant. Det framgår av Oslo kommunes anskaffelsesstrategi at kommunen skal ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by i all planlegging av anskaffelser. I byrådssakene 1123/19 og 1091/19 er det fastsatt klima- og miljøkrav som det er forventet at kommunens virksomheter skal stille i anskaffelser.

Byrådssakene med veiledere åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt den enkelte anskaffelse kan unntas fra bestemmelsene. Unntakene er særlig knyttet til anskaffelsenes verdi, markedsforhold og hyppigheten for transport. Undersøkelsens funn er derfor ikke brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene. Undersøkelsen gir imidlertid grunnlag for samlet sett å vurdere kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser opp mot kommunens mål og føringer.

Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester

Det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i flere anskaffelser der det synes som transport var en viktig del av anskaffelsen. I rundt halvparten av de undersøkte anskaffelsene var det imidlertid ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Tilsynelatende sammenlignbare anskaffelser hadde ulike krav til drivstoffteknologi. Dette gjaldt blant annet anskaffelser av varebiler, transporttjenester og rammeavtaler for håndverkertjenester. I anskaffelsene der det var stilt krav til drivstoffteknologi, var det krav om nullutslipps- eller biogassteknologi i under halvparten. Samlet sett synes bruken av slike krav for lav. Undersøkelsen tyder derfor på et forbedringspotensial når det gjelder å stille krav til drivstoffteknologi.

I mange anskaffelser var tildelingskriterier for miljø ikke benyttet eller vektet lavere enn hovedregelen om 30 prosent. Bruk av tildelingskriterier knyttet til miljø, eller høyere vekting av slike kriterier, kunne gitt leverandørene sterkere insentiver til å benytte mer miljøvennlige løsninger i disse anskaffelsene.

Undersøkelsen viser videre at det i liten grad var stilt andre klima- og miljøkrav til transport, herunder krav som trolig i liten grad ville hatt negativ innvirkning på prisen, kvaliteten eller antallet tilbud i en anskaffelse. Dette gjaldt blant annet forbud mot tomgangskjøring og informasjon om framtidige transportkrav i senere kontrakter.

Klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider

Det var stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi i de fleste anskaffelsene av bygge- og anleggsarbeider. I hovedsak gjaldt dette krav om bruk av kjøretøy/maskiner som var fossilfrie og/eller oppfylte EUs utslippskrav (eurokrav). I noen tilfeller var det krav om utslippsfrie løsninger.

Videre viser undersøkelsen at miljø var benyttet som tildelingskriterium i mer enn to tredeler av anskaffelsene som ikke hadde krav om nullutslipps- eller biogassteknologi. I de fleste anskaffelsene der kriteriet var benyttet, var det vektet i tråd med minstekravet om 20 prosent vekt. I en del tilfeller var kriteriet vektet 30 prosent eller mer, slik det anbefales. Det var imidlertid en svakhet at ikke kriteriet var vektet i tråd med kommunens anbefaling i flere anskaffelser.

I de fleste anskaffelsene var det stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Gjennomgang av anskaffelser der kravene ikke var stilt, tyder på at slike krav antakeligvis burde vært stilt i noen flere tilfeller. Det dreier seg for eksempel om at det ikke var krav om bærekraftig biodrivstoff eller forbud mot tomgangskjøring i enkelte rammeavtaler og anskaffelser av bygging av større offentlige bygg.

Undersøkelsen tyder på at det stilles flere klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider enn det ble gjort for transport i vare- og tjenesteanskaffelser. Kommunerevisjonen mener likevel det er et potensial for i større grad å stille klima- og miljøkrav i bygge- og anleggsanskaffelser.

Redusert og bærekraftig forbruk

Det var i stor grad stilt krav som gjaldt tropisk tømmer og returordning for emballasje. Utover det tyder undersøkelsen på at det i begrenset grad stilt krav eller benyttet

tildelingskriterier som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Her kan det imidlertid være tilfelle at det var stilt krav i enkelte anskaffelser som vi ikke har fanget opp gjennom undersøkelsen.

For de områdene vi har undersøkt nærmere, tyder undersøkelsen på at det varierer mellom anskaffelser av samme type hvorvidt det var stilt krav som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Anskaffelser av serveringstjenester og rehabilitering og oppføring av bygg er eksempler på anskaffelsestyper der det var varierende praksis for å stille krav som kunne bidra til bærekraft og redusert forbruk.

Samlet vurdering

Det var i stor grad stilt klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider, men i mindre grad stilt slike krav blant annet til transport i anskaffelser av varer og tjenester. Undersøkelsen gir derfor grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

Anbefalinger

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonen anbefaler at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til at kommunen når sine mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Uttalelser til rapporten

Rapporten ble sendt til uttalelse til alle berørte virksomheter og alle byrådene. Virksomhetene kunne selv avgjøre om de skulle gi en uttalelse. Alle byrådene og syv virksomheter har avgitt uttalelse. Det er gjort noen endringer i rapporten som følge av uttalelsene. Det er varslet relevante tiltak i lys av Kommunerevisjonens anbefalinger og konklusjoner. Uttalelsene er sammenfattet og vurdert i kapittel 7 og i sin helhet lagt som vedlegg til rapporten.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Oslo kommune har ambisiøse klimamål. Klimagassutslippene skal reduseres med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2009-nivåer. I 2022 var veitrafikk den største utslippskilden for klimagass i Oslo med over 50 prosent av utslippene. Aktivitet innen bygge- og anleggsaktivitet var den tredje største utslippskilden og stod for omtrent 20 prosent av utslippene.

Forbruk har store konsekvenser for klimaet og miljøet, med uttak av naturressurser, energibruk og utslipp. Et redusert og bærekraftig forbruk vil bidra til å redusere de globale klimagassutslippene.

Det følger av målsettingen i Oslo kommunes anskaffelsesstrategi at kommunens anskaffelser skal gjøre Oslo til en grønnere by. Kommunen har de siste årene gjennomført anskaffelser for over 30 milliarder kroner årlig, og anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet for å realisere kommunens klima- og miljømål.

Det har de senere årene kommet flere nye føringer, noe som kan medføre risiko for at de ikke er tilstrekkelig fanget opp i innkjøpsmiljøene i Oslo kommune. Eksempelvis fastsatte byrådet i 2019 egne klima- og miljøkrav til transport i kommunens vare- og tjenesteanskaffelser og til bygge- og anleggsplasser, og det ble vedtatt en strategi for bærekraftig og redusert forbruk.

Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer, noe som generelt øker risikoen for at hensynet til at kravene til klima og miljø ikke blir tilstrekkelig ivarettatt i alle anskaffelser. Den desentraliserte organiseringen øker også risikoen for at nye føringer ikke fanges opp i alle kommunens innkjøpsmiljøer.

Denne undersøkelsen omfatter 717 anskaffelser som har vært utlyst av Oslo kommune på den nasjonale kunngjøringsdatabasen for offentlige anskaffelser (Doffin). Anskaffelsene med opplyst estimert verdi hadde en samlet verdi på over 18 milliarder kroner. I tillegg var det 295 anskaffelser uten opplyst verdi.

Tidligere undersøkelser gjennomført av Kommunerevisjonen indikerer risiko på området. Rapport 1/2022 *Fossil- og utslippsfrie bygge- og anleggsplasser* viste at klima- og miljøkrav til bygge- og anleggsanskaffelser ikke alltid ble fulgt opp. Rapport 13/2022 *Planlegging av anskaffelser* viste at en bydel i én anskaffelse ikke hadde tatt inn relevante miljøkrav til transport, selv om hovedtendensen var at de undersøkte virksomhetene tok hensyn til kravene. Rapport 7/2023 *Kommunens bruk av innkjøpsmakt – samkjøpsavtaler* viste at det i all hovedsak var inngått avtaler som kunne bidra til å fremme klimavennlige løsninger og minimere miljøbelastningen, men at det i liten grad ble gjennomført kontroll av om leverandørene etterlevde klima- og miljøkravene som var fastsatt i samkjøpsavtaler.

1.2 Formål og problemstillinger

Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om hvorvidt kommunens virksomheter samlet stiller fastsatte

klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser. Virksomhetenes bruk av tildelingskriterier for å fremme klima- og miljøvennlige løsninger er inkludert i dette. Undersøkelsen belyser også mulige effekter av kommunens standardkrav og føringer når det gjelder å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Undersøkelsens problemstilling har vært:

- I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser?

1.3 Avgrensninger

Det mest miljøvennlige vil i mange tilfeller være å ikke gjennomføre anskaffelsen. Hvorvidt dette kunne vært et alternativ, har vi ikke undersøkt.

Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse, der vi har undersøkt om det var stilt klima- og miljøkrav i anskaffelsene. Vi har samlet sett vurdert kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav. Vi har ikke vurdert den enkelte virksomhets etterlevelse av aktuelle byrådssaker.

Utviklings- og kompetanseetatens anskaffelser er ikke undersøkt, ettersom de inngikk i Kommunerevisjonens rapport 7/2023 *Kommunens bruk av innkjøpsmakt – samkjøpsavtaler* eller var innenfor kategorier som var ikke var relevante for undersøkelsen.

Med unntak for rammeavtaler kreves det ikke at det opplyses om estimert verdi ved utlysning av anskaffelser i Doffin. For 295 av anskaffelsene i utvalget lå det ikke informasjon om estimert verdi i Doffin. Denne informasjonen skal i utgangspunktet framgå av kontraktstrategien til anskaffelsene. Disse er ikke innhentet. Markedsundersøkelser som viser hvorvidt markedet kan levere med nullutslipps- eller biogassteknologi, er heller ikke innhentet.

1.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriterier er den målestokken som legges til grunn for Kommunerevisjonens vurderinger. Revisjonskriteriene er hentet fra følgende kilder:

- lov om offentlige anskaffelser
- forskrift om offentlige anskaffelser
- forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene
- forskrift om konsesjonskontrakter
- byrådssak 1070/15 Instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune
- byrådssak 1036/22 Ny instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune
- byrådssak 1104/17 Oslo kommunes anskaffelsesstrategi
- 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
- bystyrets sak 452/19 Framtidens forbruk – Strategi for bærekraftig og redusert forbruk 2019–2030 – byrådssak 249/19

1.5 Metodisk tilnærming og gjennomføring

Virksomhetene ble valgt ut på bakgrunn av at de hadde lyst ut anskaffelser innenfor utvalgte produkt- og tjenestekategorier på Doffin i perioden fra 1. januar 2020 til 31. mars 2023, som har vært undersøkelsesperioden. Utvalget omfatter kategorier der det å stille klima- eller miljøkrav syntes å kunne bidra til redusert klimaavtrykk eller miljøbelastning. Kommunerevisjonen har lagt virksomhetenes kategoriseringer i Doffin til grunn for utvalget anskaffelser

Undersøkelsen har omfattet 33 virksomheter. Dette var Boligbygg Oslo KF, Brann- og redningsetaten, Byantikvaren, Bydel Alna, Bydel Bjerke, Bydel Frogner, Bydel Gamle Oslo, Bydel Grünerløkka, Bydel Grorud, Bydel Nordstrand, Bydel Sagene, Bydel Stovner, Bydel St. Hanshaugen, Bydel Søndre Nordstrand, Bydel Ullern, Bydel Vestre Aker, Bymiljøetaten, Deichman bibliotek, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Fornebubanen, Gravplassetaten, Helseetaten, Kulturetaten, Munchmuseet, Oslo Havn KF, Oslobygg KF, Plan- og bygningsetaten, Renovasjon- og gjenvinningsetaten, Rådhusets forvaltningstjeneste, Sykehjemsetaten, Utdanningsetaten, Vann- og avløpsetaten og Velferdsetaten.

Forvaltningsrevisjonen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast som har vært publisert på Doffin. I tillegg har vi gjennomgått dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon fra virksomhetene.

Se vedlegg 2 for en utfyllende beskrivelse av de ulike elementene i metoden.

1.6 Rapportens oppbygning

I kapittel 2 er det gitt en beskrivelse av ulike måter å stille klima- og miljøkrav på. I kapittel 3 gjennomgår vi resultater fra analyse av konkurransegrunnlag med vedlegg for vare- og tjenesteanskaffelser, der vi har undersøkt kommunens praksis med å stille miljøkrav knyttet til transport. I kapittel 4 undersøker vi om det er stilt klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. I kapittel 5 ser vi på om kommunen stiller krav som kan bidra til redusert og bærekraftig forbruk i sine anskaffelser. I kapittel 6 presenteres Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger. I kapittel 7 oppsummerer og vurderer vi vesentlige momenter i uttalelsene fra byråder og virksomheter. Uttalelsene følger i sin helhet i vedlegg 6–20.

Utleddningen av revisjonskriteriene og en utdypende metodebeskrivelse finnes henholdsvis i vedlegg 1 og 2. Nærmere beskrivelser av virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav til transport i vare- og tjenesteanskaffelser og til bygge- og anleggsplasser følger i vedlegg 3 og 4. Disse vedleggene innledes med generell informasjon som gjelder for alle virksomhetene, og som ikke gjentas i alle beskrivelsene av virksomhetenes praksis. Vedlegg 5 viser utviklingen i bruken av krav og tildelingskriterier gjennom undersøkelsesperioden.

2. Nærmere om klima- og miljøkrav og drivstoffteknologi

2.1 Ulike måter å stille klima- og miljøkrav på

Ifølge lov om offentlige anskaffelser kan miljøkrav- og kriterier stilles i alle trinn av anskaffelsesprosessen. Oppdragsgivere må i den enkelte anskaffelse vurdere hvilke krav som skal stilles. Måtene kravene kan komme til uttrykk på, kan deles inn i fire hovedkategorier:

- kvalifikasjonskrav
- minimumskrav
- tildelingskriterier
- kontraktsvilkår

Kvalifikasjonskrav er krav leverandørene må oppfylle for å delta i konkurransen. Disse kravene skal sikre at leverandørene har kompetansen, kapasiteten eller systemene som kreves for å innfri forpliktelsene i kontrakten. Et eksempel på et kvalifikasjonskrav er at leverandøren skal ha et godt og velfungerende miljøledelsessystem.

Minimumskrav (eller kravspesifikasjoner) er en beskrivelse av egenskapene ved produktet eller tjenesten som leveres. Et eksempel på dette kan være at det ikke skal benyttes tropisk tømmer i produktet som anskaffes. Kravene kan også knytte seg til leveransen av anskaffelsen, for eksempel at levering skal foregå med nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

Tildelingskriterier er de kriteriene tilbudene som mottas i konkurransen, skal rangeres etter. De vanligste kriteriene er pris, kvalitet og miljø, og disse kan tillegges ulik vekt. Det følger av forskrift om offentlige anskaffelser at miljø som hovedregel bør vektes minimum 30 prosent der det benyttes som tildelingskriterium. Et tildelingskriterium for miljø kan for eksempel gi uttelling basert på drivstoffteknologien leverandøren forplikter seg til å benytte i kontrakten. Tildelingskriterier regnes som godt egnet når markedet som helhet ikke er modent for minimumskrav, ved at leverandører som benytter de nyeste løsningene, stiller sterkere i konkurransen.

Kontraktsvilkår er krav som skal oppfylles i løpet av kontraktsperioden. Kontraktsvilkår er særlig nyttige når markedet ikke er modent nok til at det kan stilles krav fra dag én av kontrakten. Et eksempel på kontraktsvilkår kan være at all transport skal gjennomføres med nullutslipps- eller biogasskjøretøy innen et gitt tidspunkt i kontraktsperioden.

I denne rapporten er det i hovedsak ikke språklig skilt mellom minimumskrav, kvalifikasjonskrav og kontraktsvilkår. De er i hovedsak omtalt som «krav».

2.2 Drivstoffteknologi

I rapporten refererer vi til ulike typer drivstoffteknologi. Vi sikter her til hvilken type drivstoff eller energikilde motorene kan benytte. Nedenfor har vi gitt en definisjon av de ulike typene.

Med *nullutslippskjøretøy* menes kjøretøy som ikke produserer skadelige utslipp under bruk. De vanligste kjøretøyene i denne kategorien er elektriske kjøretøy og kjøretøy som bruker hydrogen som drivstoff.

Biogasskjøretøy refererer til kjøretøy som bruker biogass som drivstoff. Biogass er en fornybar energikilde som produseres av organisk materiale, for eksempel gjennom matavfall. Biogasskjøretøy kan inkludere biler, lastebiler, busser og andre kjøretøy som er tilpasset eller ombygget for å bruke biogass som drivstoff.

Fossilfrie kjøretøy er en samlebetegnelse for kjøretøy som ikke bruker fossile brensler som energikilde. Der *fossilfrie kjøretøy* som ikke er nullutslipps- eller biogasskjøretøy, omtales i denne rapporten, omfattes kjøretøy som benytter biodiesel eller bioetanol.

Euroklasse angir hvor store utslipp motorer til kjøretøy maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Euroklassene er nummerert, og hver klasse setter grenser for utslipp av gasser som i hovedsak bidrar til luftforurensing lokalt, som NOx og svevestøv. Per november 2023 stiller Euroklasse 6 de strengeste kravene.

Steg angir hvor store utslipp maskiner maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Per november 2023 stiller steg 5 de strengeste kravene.

Ifølge byrådssak 1123/19 skal det i utgangspunktet stilles krav om Euroklasse 6, men kravet kan settes til en lavere klasse hvis markedsundersøkelser viser at leverandører ikke kan stille med kjøretøy som oppfyller Euroklasse 6. Ifølge Utviklings- og kompetanseetatens veileder til byrådssaken er minstekravet i anskaffelser av transporttjenester/driftskontrakter hvor det kreves tunge kjøretøy og leverandørene ikke har de nyeste kjøretøymodellene, satt til Euroklasse 5, og til steg 3 dersom det benyttes maskiner.

Der *eurokrav* omtales i rapporten, innebærer dette i hovedsak Euroklasse 6, men for tyngre kjøretøy og maskiner kan det innebære Euroklasse 5 eller steg 3, 4 eller 5.

2.3 Utviklings- og kompetanseetatens rapportering om klima- og miljøkrav i anskaffelser

Utviklings- og kompetanseetaten rapporterer til Byrådsavdeling for finans og Klimaetaten om resultatindikatorer knyttet til tiltak i kommunens klimabudsjett som etaten er gitt ansvar for, tre ganger i året i forbindelse med arbeidet med klimabudsjettet. Resultatindikatorene omfatter blant annet kommunens bruk av *standard klima- og miljøkrav til transport* og *standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser*. Etatens rapportering baserer seg på manuell gjennomgang av Oslo kommunes utlysninger av anskaffelser på Doffin.

Rapporteringen per 2. tertial 2023 viser at standardkravene for transport (krav om nullutslipps-/biogasskjøretøy eller tildelingskriterier for klimavennlige kjøretøy) var stilt i 55 prosent av anskaffelsene der det var relevant så langt i 2023, opp fra 51 prosent i 2022. Standardkravene for bygge- og anleggsanskaffelser (krav om fossilfrie kjøretøy og/eller anleggsmaskiner) var stilt i 90 prosent av anskaffelsene der det var relevant, ned fra 95 prosent i 2022.

3. Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av vare- og tjenester

I 2022 stod veitrafikk for over 50 prosent av alle klimagassutslipp i Oslo. For at kommunen skal nå målet om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2009, er det nødvendig med ytterligere utslippsreduksjoner fra veitrafikken de kommende årene. Det er også andre uheldige miljøkonsekvenser knyttet til transport. Oslo kommune bruker anskaffelser som et virkemiddel for å nå miljø- og klimamålene.

I dette kapittelet gjennomgår vi resultater fra analysen av konkurransegrunnlagene med vedlegg for vare- og tjenesteanskaffelser, der vi har undersøkt kommunens praksis med å stille miljøkrav knyttet til transport. Dette har vi undersøkt ved å ta utgangspunkt i kravene i standard klima- og miljøkrav for vare- og tjenesteanskaffelser i Oslo kommune, jf. byrådssak 1123/19. Kravene i byrådssaken gjelder vare- og tjenesteanskaffelser med kontraktsverdi over 500 000 kroner ekskl. mva. der transport er en del av ytelsen. Kravene retter seg mot den siste transportstrekningen i forbindelse med leveranser til kommunens lokasjoner. Vi har også undersøkt om det var stilt krav om fossilfri transport. Dette framgår ikke direkte som et krav av byrådssaken.

3.1 Revisjonskriterium

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.

3.2 Faktabeskrivelse

3.2.1 Informasjon om anskaffelsene

I Oslo kommune var det ulyst totalt 383 anskaffelser innenfor undersøkelsens utvalgte vare- og tjenestekategorier i perioden fra 1. januar 2020 til 31. mars 2023. Vare- og tjenestekategoriene som er lagt til grunn, omfatter i hovedsak anskaffelser der det i utgangspunktet kan forventes at transport er inkludert, og at det dermed er relevant å stille klima- og miljøkrav til transport. Det kan likevel være anskaffelser i utvalget der transport ikke er en del av ytelsen eller transporten er ubetydelig. En nærmere beskrivelse av utvalget finnes i vedlegg 2. Tabell 1 nedenfor viser antall anskaffelser i utvalget per virksomhet.

Tabell 1 Antall vare- og tjenesteanskaffelser i utvalget fordelt på virksomheter

Virksomhet	Antall
Boligbygg	17
Brann- og redningsetaten	6
Bydeler	19
Bymiljøetaten	62
Deichman bibliotek	2
Eiendoms- og byfornyelsesetaten	4
Gravplassetaten	7
Helseetaten	4
Kulturetaten	2
Munchmuseet	17
Oslo Havn	7
Oslobygg	63
Plan- og bygningsetaten	1
Renovasjons- og gjenvinningsetaten	53
Rådhusets forvaltningstjeneste	6
Sykehjemsetaten	11
Utdanningsetaten	23
Vann- og avløpsetaten	78
Velferdsetaten	1
Totalt	383

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabell 1 viser at Vann- og avløpsetaten, Oslobygg, Bymiljøetaten og Renovasjons- og gjenvinningsetaten var de virksomhetene som hadde utlyst flest anskaffelser, med henholdsvis 78, 63, 62 og 53 anskaffelser hver. De øvrige virksomhetene hadde utlyst færre enn 25 anskaffelser hver.

291 av anskaffelsene i utvalget hadde en samlet estimert verdi på i overkant av 9,2 milliarder kroner. Informasjon om den estimerte verdien for de øvrige 92 anskaffelsene lå ikke i Doffin og framgikk dermed ikke av datagrunnlaget som er lagt til grunn for undersøkelsen, jf. kapittel 1.3. Tabell 2 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 2 Antall vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	30
5 000 001–50 000 000	123
500 001–5 000 000	116
0–500 000	22
Framkom ikke av datagrunnlaget	92
Totalt	383

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabell 2 viser at 30 av anskaffelsene i utvalget hadde en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner. 123 anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, og 116 hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner.

22 av anskaffelsene hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre. Disse anskaffelsene omfattes ikke av klima- og miljøkravene til transport som gjelder for Oslo kommunes anskaffelser av varer og tjenester, jf. byrådssak 1123/19. De er likevel

inkludert i utvalget for å undersøke om det også stilles klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser der det ikke er obligatorisk.

Som nevnt ovenfor framkom ikke estimert kontraktsverdi av datagrunnlaget for 92 av anskaffelsene i utvalget. For minst 26 av disse framkom det av konkurransedokumenter at de var over EØS-terskelverdien på ca. 1,3 millioner kroner.

3.2.2 Krav til drivstoffteknologi

Vi har undersøkt hvorvidt det var stilt krav til drivstoffteknologi i kommunens anskaffelser av varer og tjenester. Ifølge byrådssak 1123/19 og Utviklings- og kompetanseetatens veileder skal det stilles krav om nullutslipps- eller biogassteknologi dersom markedsundersøken som skal gjennomføres, viser at minst tre leverandører har mulighet til å levere med disse teknologiene.

I tilfeller der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, har vi undersøkt om det var stilt krav om bruk av andre drivstoffteknologier som reduserer klima- eller miljøbelastningen, herunder kjøretøy som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav, jf. kapittel 2.2, selv om det ikke følger av den aktuelle byrådssaken at det skal stilles konkrete krav om bruk av fossilfrie kjøretøy.

Tabell 3 viser antall og andel anskaffelser der det var stilt krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, der det var stilt krav om kjøretøy som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav, og der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. I tabellen er det delt inn i tre kategorier, selv om kravene kan ha vært stilt på flere ulike måter. Vi har lagt til grunn at det var stilt krav om drivstoffteknologi

- enten kravet gjaldt leveransen av produktet som skulle anskaffes, eller selve produktet/tjenesten som skulle anskaffes
- der det var stilt krav til drivstoffteknologi for deler av anskaffelsen
- der det var stilt ulike krav til drivstoffteknologi for ulike deler av anskaffelsen (her har vi tatt utgangspunkt i det strengeste kravet)
- der krav til drivstoffteknologi var satt som et kontraktsvilkår som skulle oppfylles på et tidspunkt før 2025

Tabell 3 Krav til drivstoffteknologi i vare- og tjenesteanskaffelser, antall og andel

Krav til drivstoffteknologi	Antall	Andel
Nullutslipp eller biogass	73	19 %
Fossilfritt og/eller eurokrav	99	26 %
Ingen krav til drivstoffteknologi	211	55 %
Totalt	383	100 %

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabellen viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i 73 av anskaffelsene, som utgjør 19 prosent av det totale antallet. Eksempler på anskaffelser der det var stilt krav om dette, var anskaffelser av

- varebiler
- spesialkjøretøy
- drift og vedlikehold av veinettet
- elevtransport
- transport av dagsenterbrukere
- transporttjenester til legevakten

- kantinedrift
- parkdrift
- rammeavtale for vedlikehold av ladeplasser
- rammeavtale for skolebøker
- rammeavtaler for håndverkertjenester
- rammeavtaler for skadedyrbekjempelse

Videre viser tabellen at det var stilt krav om at det som minimum skulle benyttes kjøretøy som skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav, i 99 anskaffelser. Disse utgjør 26 prosent av det totale antallet. Eksempler på anskaffelser der det var stilt krav om dette, var anskaffelser av

- spesialkjøretøy
- transport av dagsenterbrukere
- kunsttransport
- kantinedrift
- renovasjonstjenester
- rammeavtaler for diverse varer
- rammeavtaler for håndverkertjenester

I 211 av anskaffelsene var det ikke stilt krav knyttet til drivstoffteknologi. Disse utgjør 55 prosent av alle anskaffelsene. Eksempler på anskaffelser der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi, var anskaffelser av

- medisinsk utstyr
- transport av dagsenterbrukere
- kunsttransport
- kantinedrift
- rammeavtaler for service på diverse utstyr
- diverse enkeltleveranser

Vi har sett på utviklingen i bruken av kravene til drivstoffteknologi i perioden fra 1. kvartal 2020 til 1. kvartal 2023. Utviklingen for andelen anskaffelser med krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy har vært positiv gjennom perioden, mens utviklingen for andelen anskaffelser med krav om kjøretøy som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav, har vært negativ. Se figur 1 i vedlegg 5 for en mer detaljert framstilling av utviklingen.

3.2.3 Miljø som tildelingskriterium

Ifølge byrådssak 1123/19 skal det benyttes tildelingskriterium for klimavennlige kjøretøy i anskaffelser der markedsundersøkelser viser at det ikke er minst tre leverandører som kan levere med nullutslipps- eller biogassteknologi. I tillegg skal det benyttes tildelingskriterium for ruteoptimalisering i anskaffelser hvor leveringer eller oppdrag utføres med en fast frekvens til bestemte adresser, og hvor leverandøren er ansvarlig for rutene. Det anbefales at miljø vektes 30 prosent. Miljø som tildelingskriterium kan romme mer enn utslipp fra transport. Det kan for eksempel være aktuelt at tildelingskriteriet omfatter miljøaspekter som avfallshåndtering og ivaretagelse av lokale omgivelser i anskaffelser der dette er sentralt. Der virksomhetene benytter tildelingskriterier for klimavennlige kjøretøy eller ruteoptimalisering, skal disse vektes minimum 15 prosent av de samlede tildelingskriteriene.

Vi har her undersøkt i hvilken grad miljø var benyttet som tildelingskriterium i de 310 anskaffelsene der det ikke var krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, som kan utledes fra tabell 3. I flere av anskaffelsene der det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, kan det også ha vært benyttet tildelingskriterier for miljø, men det er ikke undersøkt for disse anskaffelsene.

I anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, ser vi nærmere på om kriteriene innebar at tilbyderer i konkurransen skulle få uttelling for klimavennlige kjøretøy, ruteoptimalisering eller andre klima-/miljøaspekter.

Tabell 4 omfatter de 310 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi, eller om det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 4 Antall og andel vare- og tjenesteanskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø, totalt og fordelt på om det var krav om fossilfritt/eurokrav eller ingen krav til drivstoffteknologi

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt		Fossilfritt mv.*		Ingen krav	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
30 %+	40	13 %	21	21 %	19	9 %
20–29 %	36	12 %	25	25 %	11	5 %
1–19 %	35	11 %	15	15 %	20	9 %
Del av andre kriterier**	23	7 %	8	8 %	15	7 %
Ikke benyttet miljø som kriterium	176	57 %	30	30 %	146	69 %
Totalt	310	100 %	99	100 %	211	100 %

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene.

* Fossilfritt og/eller eurokrav.

** Med «del av andre kriterier» menes anskaffelser der miljø er satt som underkriterium i et annet tildelingskriterium, ofte kvalitet, uten at den relative vekten på miljø er angitt. Der miljø er satt som et underkriterium som for eksempel er vektet 50 prosent, og det er presisert at miljø utgjør 40 prosent av kriteriet, har vi satt miljø til 20 prosent, og det inngår dermed i kategorien «20–29 %» i tabellen.

Tabell 4 viser at miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium i 176 av 310 anskaffelser der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Det vil si at miljø var benyttet som tildelingskriterium i de 134 andre. I 40 av de 134 anskaffelsene var miljø vektet 30 prosent eller mer, mens det var vektet mellom 20 og 99 prosent og 1 og 19 prosent i henholdsvis 36 og 35 anskaffelser. I 23 anskaffelser inngikk miljø som underkriterium i andre tildelingskriterier, vanligvis kvalitet, uten at den relative vekten på miljø var spesifisert.

Videre viser tabellen at tildelingskriterier for miljø i større grad var benyttet i anskaffelsene der det var stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller eurokrav-kjøretøy, enn der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

I 91 av anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, innebar kriteriet at det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy. I elleve skulle det evalueres på ruteoptimalisering.

Eksempler på miljøkriterier som ikke gjaldt transport, var gjenbruk/materialvalg, avfallshåndtering, produkters levetid, energieffektivitet og minimering av emballasje.

Anskaffelsene der det var disse miljøaspektene som det skulle evalueres på, gjaldt temaene

- kantinedrift
- rammeavtale for stålprodukter
- rammeavtale for prosedyretreningsutstyr
- rammeavtale for kjøp av verktøy, rekvisita og kjemikalier
- rammeavtale for personell og mekaniske tjenester
- spesialkjøretøy
- profileringsartikler
- kjøleskap
- skinne og pantograf
- skilt
- instrument for analyser av kvikksølv
- interiør
- teppe
- oppvarmingsovner
- konteinerkran
- teletiner
- oppsamlingsenheter for avfall
- sykkelsservice
- foodtruck-avtale
- kunsttransport
- oppgradering av lekeplass

Miljø var ikke benyttet som tildelingskriterium i 176 av anskaffelsene. I 146 av disse var det heller ikke stilt krav til drivstoffteknologi. 20 av de 22 anskaffelsene som hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre, var blant disse 146 anskaffelsene.

Anskaffelsene uten tildelingskriterier for miljø eller krav til drivstoffteknologi med estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre gjaldt

- utstyr til Oslo storbylegevakt (elleve anskaffelser)
- stasjon for måling av luftkvalitet
- laboratorieoppvaskmaskin
- hovslagertjenester
- kumfres
- undervannsdrone
- fallunderlag
- rammeavtale for fiberduk
- rammeavtale for budtjenester
- rammeavtale for analysetjenester

De to unntakene blant anskaffelser med en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre gjaldt et terrengkjøretøy som skulle være elektrisk, og drift av en skolekantine der tildelingskriteriet miljø var vektet 20 prosent.

Når det gjelder resten av anskaffelsene der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet tildelingskriteriet miljø, hadde 60 en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner. 30 hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, og tre hadde en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner. De tre anskaffelsene med estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner gjaldt

- rammeavtale for utendørsarmaturer

- kafé-/restaurantdrift (to anskaffelser)

For de 33 siste anskaffelsene der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet tildelingskriteriet miljø, framkom ikke den nøyaktige estimerte verdien av datagrunnlaget, men for ni av disse framkom det av konkurransegrunnlaget at kontraktsverdien var over EØS-terskelverdien.

Ifølge Utviklings- og kompetanseetatens veileder for transportkravene som er fastsatt i byrådssak 1123/19, gjelder transportkravene anskaffelser med en årlig kontraktsverdi over 500 000 kroner, der transport er nødvendig og forekommer i gjennomsnitt minst én gang i uken i løpet av kontraktperioden og i enkeltanskaffelser. Flere virksomheter har gitt tilbakemelding om at de følger veilederen, og at dette er en årsak til at det ikke er stilt transportkrav i anskaffelser der det enten forekommer transport sjeldnere enn ukentlig i løpet av kontraktperioden eller den årlige kontraktsverdien ikke overstiger 500 000 kroner.

Kommunerevisjonens undersøkelsesdesign innebærer at det i en del tilfeller ikke er hentet inn informasjon om anskaffelsenes estimerte verdi, og at kontraktens varighet og hyppigheten av transport i anskaffelsene ikke er undersøkt. Vi har derfor ikke undersøkt hvorvidt den enkelte anskaffelse omfattes av veilederens unntaksbestemmelser eller ikke. Vi har heller ikke undersøkt resultater av markedsundersøkelser, som avgjør om det skal stilles krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

3.2.4 Andre klima- og miljøkrav til transport

I dette kapittelet ser vi nærmere på andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport som omtales i byrådssak 1123/19.

Disse omfatter følgende krav:

- Biogass eller biodrivstoff som eventuelt benyttes, skal som minimum oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff, og leverandøren skal til enhver tid kunne dokumentere at tilstrekkelig mengde bærekraftig biogass/biodrivstoff er anskaffet.
- Dersom leverandøren benytter biogass, aksepteres innblanding av naturgass kun i tilfeller der 100 prosent ren biogass ikke er tilgjengelig i markedet.
- Sjåfører som leverer for eller på vegne av leverandøren, skal minimum seks måneder etter kontraktsoppstart ha gjennomført kurs i energieffektiv kjøring (eco-driving eller tilsvarende).
- Dersom leverandøren har andre samtidige kontraktsforhold med oppdragsgiveren, kan partene i samråd avtale samkjøring/-levering for hele eller deler av de ulike kontraktene.
- Leverandøren skal arbeide for å redusere tomgangskjøring til et minimum, og tomgangskjøring skal ikke forekomme på oppdragsgiverens adresser.
- Det skal ikke benyttes personbiler for transport av varer, gods, produkter, utstyr eller maskiner ved gjennomføring av kontrakten.
- Fra 1. januar 2025 skal alle leveranser og oppdrag for Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, foretas med nullutslipps- eller biogasskjøretøy som minimum oppfyller Euroklasse 6. Dette skal det også varsles om i kontrakter som avsluttes før 2025.

Tabell 5 viser antall og andel anskaffelser hvor transportkravene som er beskrevet ovenfor, var stilt.

Tabell 5 Antall og andel vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall	Andel
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	100	26 %
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	96	25 %
Kurs i energieffektiv kjøring	24	6 %
Samkjøring	51	13 %
Tomgangskjøring	110	29 %
Personbiler (forbud mot transport av varer o.l.)	0	0 %
Transportkrav som gjelder fra 2025	176	46 %

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene, n = 383.

Kravet om oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff og føringen om å unngå innblanding av naturgass i biogass er ikke relevante i anskaffelser uten tildelingskriterier eller krav til drivstoffteknologi. Ved å utelate disse anskaffelsene fra prosentgrunnlaget, var kravet og føringen inkludert i henholdsvis 54 og 52 prosent av anskaffelsene.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, i 100 av anskaffelsene. Dette utgjør 26 prosent av det totale antallet vare- og tjenesteanskaffelser. I 96 anskaffelser var det føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass. Disse utgjør 25 prosent av anskaffelsene. Dersom vi legger til grunn at det ikke var relevant å stille kravet eller føringen i anskaffelser uten tildelingskriterier for miljø eller krav til drivstoffteknologi, var disse inkludert i henholdsvis 54 og 52 prosent av relevante anskaffelser.

Det var stilt krav knyttet til energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring i henholdsvis 24, 51 og 110 anskaffelser, som utgjør 6, 13 og 29 prosent av anskaffelsene.

Det var ikke forbud mot bruk av personbiler til transport av varer og lignende i noen anskaffelser kategorisert som varer og tjenester. En virksomhet har informert om at dette ikke ble stilt krav om siden kravet ikke var inntatt i malen for standard kontraktsskrav. Det var forbud mot dette i én anskaffelse i det samlede utvalget i undersøkelsen. Dette gjaldt rentvannstunnel til prosjektet Ny vannforsyning, men denne anskaffelsen var kategorisert som bygge- og anleggsarbeider.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til levering og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i 176 av anskaffelsene. Disse utgjør 46 prosent av anskaffelsene, og dette kravet var dermed det transportkravet som var inkludert i flest vare- og tjenesteanskaffelser.

3.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Kommunerevisjonen merker seg at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i flere anskaffelser der det synes som transport var en viktig del av anskaffelsen. I 55 prosent av de undersøkte anskaffelsene var det imidlertid ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Tilsynelatende sammenlignbare anskaffelser hadde ulike krav til drivstoffteknologi. Dette gjaldt blant annet anskaffelser av varebiler, transporttjenester og rammeavtaler for håndverkertjenester. I anskaffelsene der det var stilt krav til drivstoffteknologi, var det krav om nullutslipps- eller biogassteknologi i

under halvparten. Samlet sett synes bruken av slike krav for lav. Undersøkelsen tyder derfor på et forbedringspotensial når det gjelder å stille krav til drivstoffteknologi.

I mange anskaffelser var tildelingskriterier for miljø ikke benyttet eller vektet lavere enn hovedregelen om 30 prosent. Det framgår av forskrift om offentlige anskaffelser at miljø som hovedregel bør vektas 30 prosent der det brukes som tildelingskriterium. Bruk av tildelingskriterier knyttet til miljø, eller høyere vektning av slike kriterier, kunne gitt leverandørene sterkere insentiver til å benytte mer miljøvennlige løsninger i disse anskaffelsene.

Det var flere eksempler på at miljø inngikk som del av andre tildelingskriterier, uten at den relative vekten på miljø var spesifisert. Kommunerevisjonen påpeker at dette kan skape en usikkerhet om hvor mye miljøkriteriet faktisk vektas i evalueringen, og at en følge kan være at vektingen av miljø blir lav. Slike løsninger kan også være i strid med forskrift om offentlige anskaffelser § 8-11 (2) om at tildelingskriteriene ikke skal «være så skjønnspregede at de gir oppdragsgiveren en ubegrenset valgfrihet».

Undersøkelsen viser videre at det i liten grad var stilt andre klima- og miljøkrav til transport. Eksempelvis er det å legge inn varsel om forbud mot tomgangskjøring og framtidige transportkrav som gjelder fra 1. januar 2025, noe som etter Kommunerevisjonens syn i liten grad vil kunne ha negativ innvirkning på prisen, kvaliteten eller antallet tilbud i en anskaffelse. Ut fra kommunens føringer er det naturlig å forvente at disse kravene blir stilt i alle anskaffelser som omfatter transport.

Byrådssak 1123/19 og Utviklings- og kompetanseetatens veileder åpner for unntak fra å stille klima- og miljøkrav til transport. Samtidig er det generelle forventninger om at miljø skal hensyntas i alle anskaffelser. Det følger blant annet av kommunens anskaffelsesstrategi. Selv om det er uklart nøyaktig hvor mange anskaffelser som omfattes av unntaksbestemmelsene, mener vi samlet sett at undersøkelsen tyder på at kommunen har et tydelig potensial for i større grad å stille klima- og miljøkrav på området. Dette gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter seg til å benytte klima- og miljøvennlige kjøretøy, og at markedsaktørene ser behovet for raskere å omstille seg til mer klima- og miljøvennlige løsninger.

4. Klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider

Aktivitet innen bygg og anlegg utgjør den tredje største utslippskilden for klimagasser i Oslo. Utslippene fra sektoren utgjør om lag 14 prosent av de totale direkte utslippene i Oslo. Derfor er det avgjørende med utslippskutt i denne sektoren dersom Oslo skal nå målet om 95 prosent utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med 2009. Oslo kommune bruker anskaffelser som et virkemiddel for å nå miljø- og klimamålene.

I dette kapittelet gjennomgår vi resultater fra analyse av konkurransegrunnlag med vedlegg for bygge- og anleggsanskaffelser, der vi har undersøkt kommunens praksis med å stille miljøkrav. Den har vi undersøkt ved å utgangspunkt i kravene i standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggs plasser, jf. byrådssak 1091/19. Kravene i byrådssaken gjelder bygge- og anleggsanskaffelser med kontraktsverdi over 500 000 kroner ekskl. mva. Vi har også undersøkt om det var stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi. Dette framgår ikke direkte som et krav av byrådssaken.

4.1 Revisjonskriterium

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant.

4.2 Faktabeskrivelse

4.2.1 Om anskaffelsene

I Oslo kommune var det utlyst totalt 334 anskaffelser på Doffin i perioden fra 1. januar 2020 til 31. mars 2023 i kategorien bygge- og anleggsarbeider. Tabellen nedenfor viser antall anskaffelser per virksomhet.

Tabell 6 Antall bygge- og anleggsanskaffelser fordelt på virksomheter

Virksomhet	Antall
Boligbygg	54
Byantikvaren	1
Bydeler	7
Bymiljøetaten	59
Eiendoms- og byfornyelsesetaten	8
Fornebubanen	4
Gravplassetaten	5
Kulturetaten	1
Munchmuseet	2
Oslo Havn	7
Oslobygg	90
Renovasjons- og gjenvinningsetaten	2
Rådhusets forvaltningstjeneste	2
Vann- og avløpsetaten	91
Velferdsetaten	1
Totalt	334

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabell 6 viser at Vann- og avløpsetaten og Oslobygg hadde utlyst rundt 90 anskaffelser hver. Bymiljøetaten hadde utlyst 59 anskaffelser, og Boligbygg hadde utlyst 54. De øvrige virksomhetene hadde utlyst færre enn ti anskaffelser hver.

For 131 av anskaffelsene i utvalget framkom den estimerte verdien av datagrunnlaget. Disse hadde en samlet estimert verdi i underkant av 9,4 milliarder kroner. Informasjon om den estimerte verdien for de øvrige 203 anskaffelsene lå ikke i Doffin og framgikk dermed ikke av datagrunnlaget som er lagt til grunn for undersøkelsen. Tabell 7 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenes estimerte verdi.

Tabell 7 Antall bygge- og anleggsanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	28
5 000 001–50 000 000	64
500 001–5 000 000	38
0–500 000	1
Framkom ikke av datagrunnlaget	203
Totalt	334

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabell 7 viser at 28 av anskaffelsene i utvalget hadde en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner. 64 anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, og 38 hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner. For minst 17 anskaffelser der kontaktsverdien ikke framkom, var anskaffelsens verdi over EØS-terskelverdien som gjaldt på utlysningstidspunktet (ca. 52 millioner kroner).

En anskaffelse hadde en estimert verdi på under 500 000 kroner. Denne anskaffelsen omfattes ifølge byrådssak 1091/19 ikke av klima- og miljøkravene til kommunens bygge- og anleggsplasser. Vi har likevel inkludert den i utvalget for å undersøke om det også stilles krav i anskaffelser der det ifølge byrådssaken ikke er obligatorisk.

4.2.2 Krav til drivstoffteknologi

Ifølge byrådssak 1091/19 skal det stilles krav om fossilfrie anleggsmaskiner og kjøretøy til transport av masser i anskaffelser med kontraktsverdi over 500 000 kroner. Det er i byrådssaken ikke stilt krav om at maskiner og kjøretøy skal benytte nullutslipps- eller biogassteknologi, men det framgår at det kan være aktuelt å stille krav om dette. Vi har undersøkt om det har blitt stilt krav om bruk av kjøretøy eller maskiner

- med nullutslipps- eller biogassteknologi
- som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav

Tabell 8 viser hvilke krav som var stilt til drivstoffteknologi for kjøretøy/maskiner i de 334 anskaffelsene i kategorien bygge- og anleggsarbeider. Vi har vurdert ulike krav knyttet til drivstoffteknologier, slik som beskrevet i kapittel 3.2.2.

Tabell 8 Krav til drivstoffteknologi i bygge- og anleggsanskaffelser, antall og andel

Krav til drivstoffteknologi	Antall	Andel
Nullutslipp eller biogass	48	14 %
Fossilfritt og/eller eurokrav	266	80 %
Ingen krav til drivstoffteknologi	20	6 %
Totalt	334	100 %

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabell 8 viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, altså strengere enn standardkravene, i 14 prosent av anskaffelsene. I 80 prosent var det stilt krav om fossilfritt eller eurokrav. Det var dermed 6 prosent (20 anskaffelser) der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Blant de 48 anskaffelsene der det var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, var det 29 anskaffelser der den estimerte verdien framkom av datagrunnlaget, eller der det framkom av konkurransegrunnlaget at anskaffelsen var over EØS-terskelverdien. 18 av disse hadde en estimert verdi på over 50 millioner kroner. De siste elleve hadde en estimert verdi på mer enn 5 millioner kroner.

Blant de 266 anskaffelsene der det var stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav, var det 109 anskaffelser der den estimerte verdien framkom av datagrunnlaget, eller der det framkom av konkurransegrunnlaget at anskaffelsen var over EØS-terskelverdien. 26 av disse hadde en estimert verdi på over 50 millioner kroner. 50 anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, mens 32 hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner. I anskaffelsen med estimert verdi på mindre enn 500 000 kroner var det også stilt krav om fossilfri teknologi eller eurokravteknologi.

For ti av de 20 anskaffelsene der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi, framgikk den estimerte verdien. Seks av disse hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, tre hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, mens én hadde en estimert verdi på 80 millioner kroner. Anskaffelsene der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi, gjaldt

- oppgradering av fotballbane
- brannsikring i leiligheter (to anskaffelser)
- utskiftning av vinduer
- oppgradering av park/område (to anskaffelser)
- bygging av nytt offentlig toalett
- totalrehabilitering av leilighet
- byggeleder for oppgradering av krematorium
- produksjon og design til utstilling
- håndverkertjenester
- oppgradering av kino
- utbedring av basseng
- etablering av tunnelduk
- rehabilitering av pumpestasjon
- avtrekkskap og kjemikalieskap
- rammeavtale for anleggsentreprenørtjenester
- rammeavtale for service og vedlikehold av gassanlegg
- rammeavtale for bygningsautomasjon og SD-anlegg

- rammeavtale for landskapsarkitekttenester

Vi har sett på utviklingen i bruken av kravene til drivstoffteknologi i perioden fra 1. kvartal 2020 til 1. kvartal 2023. Utviklingen for andelen anskaffelser med krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy har vært positiv gjennom perioden, mens utviklingen for andelen anskaffelser med krav om kjøretøy eller maskiner som skulle være fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav, har vært negativ. Se figur 3 i vedlegg 5 for en mer detaljert framstilling av utviklingen.

4.2.3 Miljø som tildelingskriterium

Ifølge byrådssak 1091/19 skal det benyttes tildelingskriterier for miljø i alle anskaffelser med kontraktsverdi over 5 millioner kroner. For kontrakter under 5 millioner kroner er det valgfritt. Miljø skal vektes minimum 20 prosent, men det anbefales at kriteriet vektes 30 prosent. Dersom det stilles strengere krav til miljø enn det som er standard krav, kan miljø settes til en forholdsmessig lavere vektingsprosent. Med krav som er strengere enn standardkravene, er det lagt til grunn krav om nullutslipps- eller biogassteknologi.

Videre er det ifølge byrådssaken ikke obligatorisk å ha tildelingskriterier for miljø i innovative anskaffelsesprosesser, som samspillskontrakter. I slike kontrakter samarbeider involverte parter om å komme fram til løsninger rundt gjennomføringen av kontrakten. Dette kan blant annet omfatte løsninger som er positive i et klima- og miljøperspektiv.

I anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, har vi undersøkt i hvilken grad det er satt tildelingskriterier på følgende:

- utslippsfrie maskiner og maskiner på biogass
- utslippsfrie og biogassdrevne kjøretøy til massetransport
- øvrig transport og andre tiltak som reduserer utslippene knyttet til arbeidet på bygge- / anleggsplassen

Tabell 9 omfatter de 286 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, som kan utledes fra tabell 8. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det i anskaffelsene var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 9 Antall og andel bygge- og anleggsanskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø, totalt og fordelt på om det var krav om fossilfritt/eurokrav eller ingen krav til drivstoffteknologi

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt		Fossilfritt mv.*		Ingen krav	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
30 %+	62	22 %	60	23 %	2	10 %
20–29 %	112	39 %	112	42 %	0	0 %
1–19 %	12	4 %	11	4 %	1	5 %
Del av andre kriterier**	7	2 %	4	2 %	3	15 %
Ikke benyttet miljø som kriterium	93	33 %	79	30 %	14	70 %
Totalt	286	100 %	266	100 %	20	100 %

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene.

* Fossilfritt og/eller eurokrav.

** Med «del av andre kriterier» menes anskaffelser der miljø er satt som underkriterium i et annet tildelingskriterium, ofte kvalitet, uten at den relative vekten på miljø er angitt. Der miljø er satt som et underkriterium som for eksempel er vektet 50 prosent, og det er presisert at miljø utgjør 40 prosent av kriteriet, har vi satt miljø til 20 prosent, og det inngår dermed i kategorien «20–29 %» i tabellen.

Tabell 9 viser at miljø ble vektet 30 prosent eller mer i 62 (22 prosent) av anskaffelsene. I 112 (40 prosent) var miljø vektet mellom 20 og 30 prosent. I tolv (4 prosent) var miljø vektet mindre enn 20 prosent, mens kriteriet ikke var benyttet i 93 (33 prosent) anskaffelser. I syv anskaffelser (2 prosent) inngikk miljø som underkriterium i andre kriterier uten at den relative vekten på miljø var angitt.

Av de 112 anskaffelsene der miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium eller vektet lavere enn 20 prosent og det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi som var strengere enn standardkravene, var det 33 anskaffelser med en estimert verdi på 5 millioner kroner eller mindre. 22 anskaffelser hadde en oppgitt estimert verdi på mer enn 5 millioner kroner eller var over EØS-terskelverdien. For de øvrige 57 anskaffelsene var det uklart om den estimerte verdien var over eller under 5 millioner kroner.

Det var 19 samspillsentrepriser i utvalget. Åtte av disse var blant de 112 anskaffelsene som er nevnt ovenfor. I de øvrige elleve samspillskontraktene var det stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi eller benyttet tildelingskriterier for miljø.

Sett bort fra samspillskontrakter/-entrepriser var det 14 anskaffelser med en estimert verdi på mer enn 5 millioner kroner der miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium eller det var vektet lavere enn 20 prosent. De 14 anskaffelsene gjaldt

- ombygging av nærmiljøhus
- fasaderehabilitering
- utskiftning av vinduer
- isolering av gulv og rivning av vegger
- oppsett av modulbygg
- rehabilitering av gård
- ombygging av krematorium
- brannsikring
- rammeavtale for heismontørtjenester
- rammeavtale for landskapsarkitekttenester
- rammeavtale for bygningsautomasjon og SD-anlegg
- rammeavtale for midlertidige paviljonger
- rehabilitering av vann- og avløpsledninger (to anskaffelser)

4.2.4 Andre klima- og miljøkrav i anskaffelsene

Det er utarbeidet standard kontraktsbestemmelser for alle bygge- og anleggsanskaffelser over 500 000 kroner der det er gitt klima- og miljøkrav. Vi har undersøkt følgende:

- Har det blitt stilt krav om at biodrivstoffet som leverandøren eventuelt har forpliktet seg til å benytte, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff?
- Har det blitt stilt krav om at tomgangskjøring ikke skal forekomme på byggherrens eiendommer?
- Har det blitt stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass? (Kravet gjelder for byggeprosjekter over EØS-terskelverdien.)
- Har det blitt stilt krav om at maskiner og kjøretøy som benyttes i forbindelse med bygge- og anleggsarbeider, skal ha nullutslipps- eller biogass innen 2025?

Tabell 10 viser antall og andel anskaffelser der kravene nevnt ovenfor var inkludert. Dette er undersøkt for samtlige 334 bygge- og anleggsanskaffelser.

Tabell 10 Antall og andel anskaffelser som hadde inkludert andre miljøkrav

Andre klima- og miljøkrav	Antall	Andel
Oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	305	91 %
Tomgangskjøring	313	94 %
Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass	29	9 %
Framtidige krav som inntreffer i 2025	299	90 %

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene, n = 334.

Av tabell 10 framgår det at kravet om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, var stilt i 89 prosent av anskaffelsene. I 94 prosent var det stilt krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme. I 9 prosent var det krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass, mens det var informert om framtidige krav i 90 prosent av anskaffelsene.

EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff

Som det kan utledes fra tabell 10, var det ikke stilt krav om å oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff i 9 prosent av anskaffelsene, som utgjør 29 anskaffelser. Av disse var det 16 anskaffelser der den estimerte verdien framkom av datagrunnlaget. Åtte av disse hadde en estimert verdi på under 5 millioner kroner, og fire hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. De resterende fire hadde en estimert verdi mellom 80 og 450 millioner kroner. De største anskaffelsene gjaldt

- oppføring av flerbrukshall
- rammeavtale for bygningsautomasjon og SD-anlegg
- rammeavtale for elektrisk tjenester
- rammeavtale for rørleggertjenester

Tomgangskjøring

I 6 prosent av anskaffelsene var det ikke krav som gjaldt tomgangskjøring. Dette utgjør 21 anskaffelser. Av disse var det tolv anskaffelser der den estimerte verdien framkom av datagrunnlaget. Seks av disse hadde en estimert verdi under 5 millioner kroner, to hadde en estimert verdi på rundt 20 millioner kroner. De fire øvrige hadde en estimert verdi på 80, 188, 450 og 450 millioner kroner. Temaene for anskaffelsene var

- oppgradering av fotballbane

- brannsikring
- videreutvikling av område
- bygging av offentlig toalett
- bygging av flerbrukshall
- produksjon og design av kunstutstilling
- håndverkertjenester
- rammeavtale for elektrikertjenester
- rammeavtale for rørleggertjenester
- rammeavtale for anleggsentreprenørtjenester
- rammeavtale for landskapsarkitekttenester
- rammeavtale for bygningsautomasjon og SD-anlegg
- oppgradering av barnehage
- utenomhusarbeider ved barnehage
- oppgradering av kino
- utbedring av basseng
- service og vedlikehold av gassanlegg
- bygging av skole
- avtrekkskap og kjemikalieskap
- avhending av masser

Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass

Som tabell 10 viser, var det krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i 28 anskaffelser. Dette kravet er ifølge byrådssak 1091/19 kun obligatorisk å stille i anskaffelser der det foregår oppvarming/tørk og kontraktsverdien er over EØS-terskelverdien, som har vært rett over 50 millioner kroner gjennom undersøkelsesperioden. Det var 23 anskaffelser med en estimert verdi over 50 millioner kroner der det ikke var stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk. Disse anskaffelsene gjaldt blant annet

- totalrehabilitering av leiligheter
- rehabilitering av omsorgsboliger
- rammeavtale for kunstgressbaner og andre idrettsanlegg
- rehabilitering av lagerhaller
- oppgradering av barnehage
- tunnelsikringsarbeider
- oppføring av flerbrukshall
- rehabilitering av svømmeanlegg

Kommunerevisjonen har ikke undersøkt om det faktisk var behov for oppvarming eller tørk for disse anskaffelsene. For en del av de andre anskaffelsene med en verdi over 50 millioner kroner syntes det å være tydelig at det ikke var behov for oppvarming eller tørk av byggeplass.

Framtidige kontraktskrav som inntre i 2025

I 35 anskaffelser, som utgjør 10 prosent av utvalget, var det ikke varslet om framtidige klima- og miljøkrav som inntre 1. januar 2025. Av disse framgikk den estimerte verdien for 17. Seks av disse hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, og seks hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. De fem øvrige hadde en estimert verdi på 80, 188, 450, 500 og 570 millioner kroner. De største anskaffelsene gjaldt

- rammeavtale for bygningsautomasjon og SD-anlegg

- totalentreprise for oppføring av flerbrukshall
- rammeavtale for elektrikertjenester
- utvidelse av skole
- rehabilitering av barnehage

4.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Undersøkelsen viser at det var stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi i de fleste anskaffelsene av bygge- og anleggsarbeider. I hovedsak gjaldt dette krav om bruk av kjøretøy/maskiner som var fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav, og i noen tilfeller var det krav om utslippsfrie løsninger. Det var imidlertid 20 anskaffelser der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi, og i flere av disse syntes det som at transport var nødvendig.

Videre viser undersøkelsen at miljø var benyttet som tildelingskriterium i mer enn to tredeler av anskaffelsene som ikke hadde krav om nullutslipps- eller biogassteknologi. I de fleste anskaffelsene der kriteriet var benyttet, var det vektet i tråd med minstekravet om 20 prosent vekt. I en del tilfeller var kriteriet vektet 30 prosent eller mer, slik det anbefales. Det var imidlertid en svakhet at kriteriet ikke var vektet i tråd med kommunens anbefaling i flere anskaffelser.

I de fleste anskaffelsene var det stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Gjennomgang av anskaffelsene der kravene ikke var stilt, tyder på at kravene antakeligvis også burde vært stilt i flere tilfeller. Det dreier seg for eksempel om at det ikke var krav om bærekraftig biodrivstoff eller forbud mot tomgangskjøring i enkelte rammeavtaler og anskaffelser av bygging av større offentlige bygg.

Ifølge byrådssak 1091/19 er det ikke obligatorisk å stille krav/tildelingskriterier i anskaffelser med verdi under ulike terskelverdier. Samtidig er det generelle forventninger om at miljø skal hensyntas i alle anskaffelser. Dette følger blant annet av kommunens anskaffelsesstrategi. Selv om det er uklart nøyaktig hvor mange anskaffelser som har en estimert verdi under ulike terskelverdier, mener vi undersøkelsen tyder på at kommunen har et potensial for i større grad å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. Dette gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

5. Redusert og bærekraftig forbruk

Forbruk har store konsekvenser for klima og miljø, med uttak av naturressurser, energibruk og utslipp. Oslo kommune har etablert en strategi for bærekraftig og redusert forbruk for perioden 2019–2030 som tar sikte på at kommunen i større grad skal redusere, dele, resirkulere og erstatte for å nå målet om å bli en grønnere by. Det legges opp til at anskaffelser skal være et virkemiddel i arbeidet mot dette målet. Med bærekraftig og redusert forbruk menes et forbruk som imøtekommer dagens behov uten å forringe mulighetene for framtidige generasjoner til å få dekket sine behov.

I dette kapittelet gjennomgår vi resultater fra analysen av konkurransegrunnlag med vedlegg for anskaffelser av varer, tjenester og bygge- og anleggsarbeider, der vi har undersøkt hvorvidt det var stilt krav ved utlysning av anskaffelser som kunne bidra til redusert og/eller bærekraftig forbruk.

5.1 Revisjonskriterier

- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant.

5.2 Faktabeskrivelse

5.2.1 Generelt

For å undersøke om kommunen har tatt sikte på å bidra til redusert og/eller bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser, har Kommunerevisjonen identifisert bruk av begreper og formuleringer knyttet til krav i anskaffelser som er relevant for dette temaet, og som dermed indikerer at oppdragsgiveren har tatt sikte på å bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom anskaffelsen. Dette har vi gjort ved å søke gjennom teksten i anskaffelsesdokumentene for alle de 717 anskaffelsene. Resultatet av søkene er gjengitt i tabell 11.

Tabell 11 Forekomster av søkeord om redusert og bærekraftig forbruk

Søkeord	Antall anskaffelser som hadde ordet i anskaffelsesdokumentene	Andel anskaffelser som hadde ordet i anskaffelsesdokumentene
Bærekraftig ressursbruk	115	16 %
Emballasje og/eller returordning	536	74 %
Gjenbruk/ombruk	72	10 %
Gjenvinning	53	7 %
Kildesortering	45	6 %
Klimanøytral	1	0 %
Levetid	34	5 %
Miljømerke	3	0 %
Resirkulering	51	7 %
Tropisk tømmer	336	45 %
Økologisk	2	0 %

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene, n = 717.

Søkene omfatter ikke tildelingskriteriene, da vi ønsket å skille mellom obligatoriske krav og kriteriene som tilbudene skulle vurderes etter.

Se metodevedleggets kapittel 4 for en utdypende beskrivelse av hvordan søkene er gjennomført.

Flere av kravene i tabell 11 vil ikke være aktuelle å stille i en del tilfeller, da det ikke er relevant for det som anskaffes. At alle kravene stilles i 100 prosent av anskaffelsene er verken forventet eller hensiktsmessig.

Tabell 11 viser at ordsøket i anskaffelsesdokumenter, ekskludert tildelingskriterietekst, ga treff på «emballasje» og «returordning» i 74 prosent av anskaffelsene. Forbud mot tropisk tømmer var inkludert i 45 prosent av anskaffelsene. En gjennomgang av disse viser at det i hovedsak dreide seg om standardformuleringer som lå i kontraktmalene, der oppdragsgiveren skulle stryke formuleringene før utlysning dersom de ikke passet. Av de øvrige søkeordene var det ingen som forekom i mer enn 20 prosent av anskaffelsene.

Videre viser Kommunerevisjonens gjennomgang at det i 104 anskaffelser var benyttet tildelingskriterier for miljø som gjaldt miljøaspekter som kunne bidra til redusert og/eller bærekraftig forbruk. Slike miljøaspekter gjaldt avfallshåndtering, emballasje, gjenbruk, materialbruk, ivaretagelse av lokale omgivelser, energieffektivitet, matvarer, minimering av matsvinn, produktets levetid, og miljøsertifiseringer og øvrige miljøtiltak.

Det var treff på minst ett av ordene i tabell 11 eller benyttet tildelingskriterier knyttet til bærekraft i 87 prosent av anskaffelsene. De øvrige 13 prosentene utgjør 93 anskaffelser. Av disse var 88 anskaffelser av varer og tjenester, mens fem var kategorisert som bygge- og anleggsarbeider. De 93 anskaffelsene gjaldt blant annet

- serveringstjenester
- transporttjenester
- møbler
- vinterdrift av kunstgressbaner
- rammeavtale for skadesanering
- rammeavtale for gravetjenester
- rammeavtale for montering av utendørs belysningsarmaturer
- rammeavtale for vedlikehold av grøntområder
- rammeavtale for rørleggertjenester
- rehabilitering av ledningsnett
- rammeavtale for snøryddingstjenester

Nedenfor gir vi eksempler på praksis for bruk av krav og kriterier knyttet til bærekraft og redusert forbruk. Dette har vi undersøkt ved å se nærmere på temaene tropisk tømmer, gjenbruk og kortreist samt anskaffelsestypen serveringstjenester.

5.2.2 Tropisk tømmer

Som det framgår av tabell 11, var det i 45 prosent av anskaffelsene stilt krav om at det ikke skal benyttes tropisk tømmer. Dette kravet er særlig relevant i forbindelse med bygge- og anleggsarbeider. Her var det stilt krav om dette i 234 av 334 anskaffelser.

En gjennomgang av anskaffelsesdokumentasjonen for de 100 anskaffelsene der det ikke var stilt krav, viser at det i et flertall antakeligvis ikke var aktuelt med forbud mot tropisk tømmer. Samtidig var det eksempler på at det ikke var et slikt forbud i forbindelse med rehabilitering, utvidelse og nybygg av skoler. Videre har det vært ulik

praksis når det gjelder flerbrukshaller og brannstasjoner. Noen har hatt krav om ikke å benytte tropisk tømmer, mens andre ikke har hatt krav om dette.

5.2.3 Gjenbruk

Som det framgår av tabell 11, var det 72 anskaffelser der søkeordet «gjenbruk/ombruk» framkom av anskaffelsesdokumentene. 58 av disse var kategorisert som bygge- og anleggsarbeider, mens 14 var kategorisert som varer og tjenester. Blant de anskaffelsene der vi ikke fikk treff på søkeordet «gjenbruk/ombruk», var det ti anskaffelser der gjenbruk eller ombruk var omtalt i tildelingskriteriene. Det var både anskaffelser av bygg og anlegg og anskaffelser av varer og tjenester blant disse ti.

Et eksempel på en anskaffelse der det var stilt krav knyttet til gjenbruk, var Rådhusets forvaltningstjenestes anskaffelse av solcelleanlegg til rådhuset. Her var det stilt krav om at aluminiumen som ble benyttet, skulle bestå av minimum 50 prosent resirkulert aluminium, selv om dette ifølge etaten var noe som var krevende for leverandørene å levere.

Av de 78 anskaffelsene som hadde «rehabilitering» i tittelen, framgikk søkeordet «gjenbruk/ombruk» i ni. Tre av disse dreide seg om at entreprenøren så langt som mulig skulle gjenbruke masser på byggeplassen. Alle tre gjaldt rehabilitering av vann- og avløpsledninger.

5.2.4 Kortreist

Ordet «kortreist» har ikke dukket opp i søk i anskaffelsesdokumentene på en måte som kan tyde på at det har vært et krav i anskaffelsene. Det er imidlertid to eksempler på at «kortreist» har stått i tildelingskriteriene, noe som innebærer at det å bruke kortreiste varer var noe som ville telle positivt for leverandøren. Det ene eksempelet dreide seg om kortreist mat til en personalrestaurant. Det andre eksempelet dreide seg om fasaderehabilitering av en barnehage, der leverandørene skulle oppgi hvor tømmeret kom fra, og skulle få uttelling for kortreiste materialer.

5.2.5 Anskaffelser av serveringstjenester

Ut fra en antakelse om at det er aktuelt med redusert og bærekraftig forbruk i utføringen av serveringstjenester, har vi undersøkt anskaffelser av tjenester for kantinedrift og lignende. Utvalget omfattet 22 anskaffelser. Tabell 12 viser hvor mange anskaffelser av serveringstjenester som var ulyst per virksomhet, og hva slags serveringstjenester anskaffelsene gjaldt.

Tabell 12 Antall anskaffelser av serveringstjenester per virksomhet

Virksomhet	Antall anskaffelser	Om anskaffelsene
Bydeler	2	Kantinedrift og personalrestaurant
Bymiljøetaten	1	Foodtruck-ordning
Kulturetaten	2	Kafédrift
Renovasjons- og gjenvinningsetaten	1	Personalkantine
Rådhusets forvaltningstjeneste	1	Serveringstjenester rådhuset
Utdanningsetaten	14	Kantinedrift VGS og voksenopplæring
Vann- og avløpsetaten	1	Kantinedrift og cateringstjenester

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene

Tabell 12 viser at Utdanningsetaten hadde utlyst flest slike anskaffelser, mens de øvrige seks virksomhetene hadde utlyst én eller to hver. Utdanningsetatens anskaffelser dreide seg om kantinedrift ved videregående skoler og voksenopplæring. Bymiljøetaten hadde utlyst en konkurranse for drift av foodtrucker, mens Kulturetaten hadde lyst ut en konkurranse om drift av Oslo ladegård og Herregårdskroen.

For tolv av 14 av Utdanningsetatens anskaffelser framgikk ikke anskaffelsens verdi. For de to siste var verdien på henholdsvis 500 000 kroner og 1 000 000 kroner. For de øvrige åtte anskaffelsene varierte størrelsen. To var på rundt 5 millioner kroner, én på 23 millioner kroner, to på rundt 50 millioner kroner og én på 110 millioner kroner.

I to anskaffelser var det stilt krav knyttet til redusert og bærekraftig forbruk. Disse kravene innebar at

- biodrivstoffet som eventuelt skulle benyttes, skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff
- kantinedrifter skulle kildesortere alt avfall og bære det ut til kildesorteringskonteinere i skolegården. Dette skyldtes at Oslo Voksenopplæring Sinsen var et miljøfyrtårn.

Tabell 13 viser om, og i tilfelle hvor mye, miljø var vektet som tildelingskriterium i serveringsanskaffelsene.

Tabell 13 Miljø som tildelingskriterium i serveringsanskaffelser

Vekting	Antall anskaffelser
30 prosent	1
20 prosent	5
15 prosent	10
Del av andre kriterier*	2
Ikke benyttet miljø som kriterium	4

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene.

* Med «del av andre kriterier» menes anskaffelser der miljø er satt som underkriterium i et annet tildelingskriterium, ofte kvalitet, uten at den relative vekten på miljø er angitt. Der miljø er satt som et underkriterium som for eksempel er vektet 50 prosent, og det er presisert at miljø utgjør 40 prosent av kriteriet, har vi satt miljø til 20 prosent, og det inngår dermed i kategorien «20 prosent» i tabellen.

Som det framgår av tabellen, var det fire anskaffelser der miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium. I ti anskaffelser var kriteriet vektet 10 prosent, i fem var det vektet 20 prosent og i én anskaffelse var det vektet 30 prosent. To av anskaffelsene hadde miljø som del av andre kriterier, der disse var vektet henholdsvis 30 og 60 prosent.

Ingen av de fire som ikke hadde miljø som tildelingskriterium, hadde krav knyttet til bærekraft og redusert forbruk. Størrelsen på disse fire anskaffelsene var på 5, 23, 55 og 110 millioner kroner.

Gjennomgang av anskaffelsesdokumentene viste at det varierte hva slags tildelingskriterier som lå til grunn i de 18 anskaffelsene der miljø var benyttet som kriterium:

- I Bymiljøetatens anskaffelse fikk leverandøren uttelling for
 - å minimere bruk av engangsartikler. Eventuelle engangsartikler måtte være av resirkulerbart materiale. Plast var ikke tillatt;

- å benytte råvarer som var kortreiste, økologiske, kom fra rettferdig handel og var basert på god dyrevelferd og/eller MSC (bærekraftig fisk);
 - god håndtering, sortering og minimering av avfall med fokus på å redusere matsvinn.
- I den ene bydelens (Bydel Alna) anskaffelse fikk leverandøren uttelling for
 - reduksjon av matsvinn
 - kortreist mat og bruk av lokale leverandører
 - minimal bruk av miljøskadelige produkter som engangsemballasje
- Rådhusets forvaltningstjeneste skulle evaluere leverandøren på oppfyllelse av kravspesifikasjonens krav knyttet til miljø. Dette gjaldt krav knyttet til
 - kildesortering
 - reduksjon av matsvinn
 - økologisk mat og drikke
 - engangsartikler og emballasje, herunder leveringsemballasje
 - fisk og skalldyr på WWFs rødliste
 - regnskogprodukter
 - miljørapportering
- I samtlige av Utdanningsetatens 14 anskaffelser skulle etaten evaluere bedriftenes beskrivelse av arbeidet for å sikre bærekraft og miljø
- Vann- og avløpsetaten hadde tildelingskriterier som vektla
 - økologiske produkter
 - rettferdig sertifiserte produkter

5.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Undersøkelsen viser at det i stor grad var stilt krav som gjaldt tropisk tømmer og returordning for emballasje. Utover det tyder undersøkelsen på at det i begrenset grad var stilt krav eller benyttet tildelingskriterier som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Her kan det imidlertid være tilfelle at det var stilt krav i enkelte anskaffelser som vi ikke har fanget opp gjennom undersøkelsen. I en del tilfeller vil det heller ikke være aktuelt å stille krav på enkelte områder, da det ikke er relevant for det som anskaffes.

For de områdene vi har undersøkt nærmere, tyder undersøkelsen på at det varierer mellom anskaffelser av samme type hvorvidt det var stilt krav som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Eksempler på anskaffelsestyper der det var varierende praksis for å stille krav som kunne bidra til bærekraft og redusert forbruk, var anskaffelser av serveringstjenester og rehabilitering og oppføring av bygg. Det var flere anskaffelser av serveringstjenester der det ikke var benyttet tildelingskriterier for miljø, blant annet i flere av de største anskaffelsene i kategorien.

Samlet sett tyder dette på at det er et potensial for i større grad å stille krav eller tildelingskriterier i kommunens anskaffelser, som kan bidra til bærekraftig og redusert forbruk.

6. Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger

Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivåer. Anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet mot dette målet.

Kommunerevisjonen har undersøkt kommunens praksis med å stille fastsatte klima- og miljøkrav i anskaffelser. Vi har undersøkt praksisen ved å ta utgangspunkt i kommunens føringer og fastsatte krav. Kommunerevisjonen har ikke vurdert den enkelte virksomhetens etterlevelse av aktuelle byrådssaker, men samlet vurdert Oslo kommunes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Undersøkelsen er i stor grad gjennomført ved hjelp av maskinell tekstanalyse supplert med manuelle gjennomganger av enkeltanskaffelser. Som omtalt i rapportens metodevedlegg er det risiko for at det finnes tilfeller der krav ikke er fanget opp gjennom analysen. Etter Kommunerevisjonens vurdering er det lite sannsynlig at dette er av et omfang som ville hatt vesentlig betydning for rapportens konklusjoner og anbefalinger, slik disse er formulert.

6.1 Konklusjoner

Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester

Det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i flere anskaffelser av varer og tjenester der det synes som transport var en viktig del av anskaffelsen. I rundt halvparten av de undersøkte anskaffelsene var det imidlertid ikke stilt krav til drivstoffteknologi. I anskaffelsene der det var stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi, var det krav om nullutslipps- eller biogasssteknologi i under halvparten. Samlet sett synes bruken av slike krav for lav.

I mange anskaffelser var tildelingskriterier for miljø ikke benyttet eller vektet lavere enn hovedregelen om 30 prosent.

Undersøkelsen viser videre at det i liten grad var stilt andre klima- og miljøkrav til transport, herunder krav som trolig i liten grad ville hatt negativ innvirkning på prisen, kvaliteten eller antallet tilbud i en anskaffelse. Dette gjaldt blant annet forbud mot tomgangskjøring og informasjon om framtidige transportkrav i senere kontrakter.

Klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider

Det var stilt krav til drivstoffteknologi i de fleste anskaffelsene av bygge- og anleggsarbeider. I hovedsak gjaldt dette krav om bruk av kjøretøy/maskiner som var fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav, og i noen tilfeller var det krav om utslippsfrie løsninger.

Undersøkelsen viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i mer enn to tredeler av anskaffelsene som ikke hadde krav om nullutslipps- eller biogasssteknologi. I de fleste anskaffelsene der kriteriet var benyttet, var det vektet i tråd med minstekravet om 20 prosent vekt. I en del tilfeller var kriteriet vektet 30 prosent eller mer, slik det anbefales. Det var imidlertid en svakhet at ikke kriteriet var vektet i tråd med kommunens anbefaling i flere anskaffelser.

I de fleste anskaffelsene var det stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Gjennomgang av anskaffelser der kravene ikke var stilt, tyder på at slike krav antakeligvis burde vært stilt i noen flere tilfeller. Det dreier seg for eksempel om at det ikke var krav om bærekraftig biodrivstoff eller forbud mot tomgangskjøring i enkelte rammeavtaler og anskaffelser av bygging av større offentlige bygg.

Redusert og bærekraftig forbruk

Det var i stor grad stilt krav som gjaldt tropisk tømmer og returordning for emballasje. Utover det tyder undersøkelsen på at det i begrenset grad stilt krav eller benyttet tildelingskriterier som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Her kan det imidlertid være tilfelle at det var stilt krav i enkelte anskaffelser som vi ikke har fanget opp gjennom undersøkelsen.

Samlet konklusjon

Det var i stor grad stilt klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider, men i mindre grad blant annet til transport i anskaffelser av varer og tjenester. Undersøkelsen gir derfor grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

6.2 Anbefalinger

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonen anbefaler at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til at kommunen når sine mål for reduksjon av klimagassutslipp.

7. Uttalelser til rapporten og Kommunerevisjonens vurderinger av disse

Rapporten ble sendt til uttalelse til alle virksomhetene som var omfattet av undersøkelsen og alle byrådene. Virksomhetene kunne selv vurdere om de skulle avgi uttalelse. Samtlige byråder og syv virksomheter har avgitt uttalelse. Noen innvendinger og kommentarer til revisjonen gjentas av flere. Her har Kommunerevisjonen i hovedsak valgt å redegjøre for vår vurdering/kommentar der innvendingen tas opp første gang. Flere innvendinger er knyttet til undersøkelsens innretning som skiller seg litt fra hvordan vi ordinært innretter våre forvaltningsrevisjoner. Det kan ha påvirket forventningene til de som har uttalt seg. Enkelte uttalelser er behandlet samlet. Uttalelsene ligger som helhet i vedlegg 6–20.

På bakgrunn av uttalelsene har Kommunerevisjonen gjort enkelte fremstillingsmessige endringer i vurderinger og konklusjonen, samt ytterligere presiseringer i metodevedlegget. Det er også korrigert for noen faktafeil.

7.1 Byrådslederen

7.1.1 Byrådslederens uttalelse

Byrådslederen merker seg at Kommunerevisjonen ikke har undersøkt virksomhetenes grunnlag for og anledning til å fravike klima- og miljøkrav i den enkelte anskaffelse, og mener dette bør komme tydelig fram av rapporten. Rapporten har noen forbehold om at det kan være anskaffelser i utvalget der det ikke vil være relevant å stille klima- og miljøkrav. Byrådslederen mener det bidrar til noe usikkerhet om validiteten til funnene, vurderingene og konklusjonen i rapporten.

Selv om byrådslederen mener undersøkelsens innretning og avgrensninger skaper noe usikkerhet, mener han Kommunerevisjonens spørsmål i konklusjonen, om kommunen bruker innkjøpsmakten sin i stor nok grad, treffer godt.

Byrådslederen legger til grunn at byrådene følger opp Kommunerevisjons anbefalinger og vil selv be administrasjonen ved Byrådslederens kontor fortsette dialogen om klima- og miljøkrav i anskaffelser, samt kontraktsoppfølgingen av leverandører, i etatsstyringen av underliggende virksomheter.

Byrådslederen mener rapporten ville vært mer anvendbar som styringsdokument dersom validiteten hadde vært noe høyere, men at den likevel gir et utgangspunkt for dialog om tematikken i etatsstyringen. Videre mener byrådslederen at rapporten kan ha en viss nytteverdi som milepæl, med enkelte læringspunkter, på et overordnet nivå.

7.1.2 Kommunerevisjonens vurdering

Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse rettet mot Oslo kommune som helhet, der utgangspunktet har vært bystyrets vedtak og forutsetninger på området. Formålet med undersøkelsen har med andre ord vært å gi informasjon om i hvilken grad kommunen samlet sett stiller klima- og miljøkrav. Kommunerevisjonen merker seg i den forbindelse at byrådslederen mener spørsmålet i konklusjonen treffer godt. Innretningen har medført at Kommunerevisjonen ikke har vurdert etterlevelsen av

kommunens krav i den enkelte anskaffelse, ei heller om det har vært grunnlag for å gjøre unntak fra byrådssaker med veiledere. Det framgår informasjon om dette i sentrale vurderinger, faktabeskrivelsene og vurderingene i kapittel 3, 4 og 5, metodevedlegget og innledningene til vedlegg 3 og 4. Det er også tydeliggjort i innledningen og konklusjonen i endelig rapport.

Kommunerevisjonen har lagt til grunn at det er relevant, men ikke nødvendigvis obligatorisk, å stille klima- og miljøkrav der slike krav vil bidra til redusert klimaavtrykk eller miljøbelastning. Kommunerevisjonen har valgt ut typer av anskaffelser der det er rimelig å anta at dette premisset er oppfylt basert på virksomhetenes egne kategoriseringer i Doffin. Feilkategoriseringer i Doffin som virksomhetene har opplyst om har blitt flyttet til riktig kategori, og vurdert etter kravene som gjelder for disse.

Det er sannsynligvis anskaffelser i utvalget som kan ha uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning. Kommunerevisjonen har ikke gjort slike vurderinger av enkeltanskaffelser. Dermed kan den reelle andelen av relevante anskaffelser der det var stilt krav være noe høyere enn hva som framgår av rapporten. Kommunerevisjonen mener likevel at feilmarginen for Oslo kommune samlet sett vil være såpass liten at resultatene gir et tilstrekkelig grunnlag for våre vurderinger og konklusjoner, slik de er formulert. For den enkelte virksomhet kan imidlertid feilmarginen være større. Kommunerevisjonen har ikke vurdert enkeltvirksomheters praksis og etterlevelse av kommunens klima- og miljøkrav.

Det at det kan være enkeltanskaffelser der krav ikke er stilt og det heller ikke skulle vært stilt krav, er tatt hensyn til slik Kommunerevisjonen har formulert rapportens vurderinger, konklusjoner og anbefalinger.

Siden det er noe usikkerhet om det var gyldige årsaker for ikke å stille klima- og miljøkrav i den enkelte anskaffelse, er Kommunerevisjonen enig i at rapporten ikke bør leses som en fasit på hvilke anskaffelser byrådssakenes klima- og miljøkrav skal stilles i, men at den i større grad er egnet som grunnlag for dialog om tematikken i etatsstyringen.

Byrådslederen varsler relevant tiltak.

7.2 Byråden for finans

7.2.1 Byråden for finans sin uttalelse

Informasjon om prosjektets hensikt

Byråden skriver at det i begynnelsen var noe utfordrende å få taket på hensikten med undersøkelsen, men at det ble klart etter byrådsavdelingens muntlige dialog med Kommunerevisjonen.

Data, metode og konklusjoner

Byråden skriver at undersøkelsen avdekker et mønster, der undersøkte virksomheters bruk av klima- og miljøkrav i bygge- og anleggsplasser synes god, mens bruken av klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester synes dårligere. Undersøkelsen gir en indikasjon på at kommunens generelle bruk av klima- og miljøkrav ikke er i henhold til kommunens føringer og ambisjoner. Byråden bemerker at Utviklings-

og kompetanseetaten også har avdekket lignende forhold når de har foretatt tilsvarende undersøkelser.

Byråden skriver at Utviklings- og kompetanseetaten i 2023 gjennomførte en spørreundersøkelse blant kommunens innkjøpere om kjennskap til og bruk av kommunens krav og veiledning. Ifølge byråden er etatens vurdering at det er ulike grunner til at krav ikke stilles. Det spenner seg fra manglende muligheter for leverandørmarkedet til å levere biogass eller utslippsfrie løsninger, til utfordringer med å tilpasse kravene for enkelte anskaffelse og manglende kompetanse i å ta i bruk og evaluere krav.

Byråden savner at Kommunerevisjonen har gått mer i dybden i hver anskaffelse for å se om det har foreligget forhold ved den enkelte anskaffelse som tilsier at unntakene fra å stille krav kunne eller burde anvendes. At det ikke er gjort, kan etter byrådets mening svekke tilliten til Kommunerevisjonens konklusjoner. Det kan også medføre at virksomheter, med rette eller urette, ikke kjenner seg igjen i rapportens konklusjoner, og at tilliten til og læringen fra rapporten kan bli noe redusert.

Etter byrådets vurdering underbygger rapporten likevel Kommunerevisjonens konklusjon om at det er et potensial for at kommunens virksomheter i større grad stiller klima- og miljøkrav i anskaffelser. Samtidig mener byråden det er viktig at det finnes unntaksbestemmelser som gir virksomhetene handlingsrom slik at de får kjøpt nødvendige varer og tjenester med tilstrekkelig kvalitet til akseptabel pris.

Byråden oppfatter rapporten som nyttig siden den avdekker tydelige mønstre i kommunens generelle bruk av klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Igangsatte og planlagte tiltak

Byråden redegjør for hvordan Utviklings- og kompetanseetatens har informert og veiledet virksomhetene om kommunens standardkrav til klima og miljø i anskaffelser i ulike sammenhenger de siste årene.

Byråden viser videre til at byrådsavdelingen har igangsatt et arbeid for å se på justeringer og innstramminger i kommunens standardkrav. I den sammenheng vil Utviklings- og kompetanseetaten vurdere innstramminger og eventuelle nye krav.

Byråden viser til at Utviklings- og kompetanseetaten framover blant annet vil

- informere om endrede krav når disse kommer på plass, blant annet på intranett og webinarer
- avholde dialogmøter med virksomheter som i liten grad har inkludert transportkravene i sine anskaffelser
- gjennomføre en spørreundersøkelse om bruk av kommunens krav og kjennskap til veiledning

Tiltakene vil gjennomføres fra og med første halvår 2024.

7.2.2 Kommunerevisjonens vurdering

Når det gjelder byrådets kommentar som gjelder innretningen på undersøkelsen, viser Kommunerevisjonen til sin vurdering av byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.2.

Kommunerevisjonen merker seg samtidig at byråden mener rapporten avdekker mønstre i kommunens generelle oppfølging av klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Byråden varsler relevante tiltak.

7.3 Byråden for miljø og samferdsel

7.3.1 Byråden for miljø og samferdsels uttalelse

Byråden viser innledningsvis i sin uttalelse til at undersøkelsen også har sett på klima og miljøkrav som ikke er fastsatte og at det er metodiske mangler som gjør at tall og resultater har en del usikkerhet heftet ved seg. Dette redegjøres det for under.

Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester

Krav til drivstoffteknologi

Byråden er kritisk til den tallfestede framstillingen av andelen vare- og tjenesteanskaffelser der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi, og mener den er usikker og sannsynligvis misvisende. Byråden peker i den sammenheng på at samkjøpsavtaler ikke er omfattet av undersøkelsen, og at byrådssakene med veiledere åpner opp for at det kan gjøres unntak, blant annet basert på anskaffelsenes verdi og transporthyppighet. Byråden registrerer at flere virksomheter har gode begrunnelser for at det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Samtidig er framstillingen av andelen bygge- og anleggsanskaffelser, der resultatene var bedre, ikke tallfestet på samme måte.

Andre miljøkrav til transport

Byråden påpeker at euroklasse handler om luftkvalitet, mens fossilfri-begrepet er knyttet til klimaavtrykk. Byråden mener rapporten bør inkludere en drøfting av hvorfor disse kravene er slått sammen til én kategori og usikkerheten dette gir for resultatene.

Byråden påpeker at naturgass er en fossil gass og stiller spørsmål om det at det inngår i Kommunerevisjonens definisjon av fossilfri-begrepet, og om det at «innblanding av naturgass i biogass» inngår som et av kravene i tabell 5 skyldes en misforståelse. Byråden peker på at tabell 5 er misvisende. Der kan det tolkes som at innblanding av naturgass i biogass er ønskelig, mens det tvert imot er en nødløsning.

Byråden stiller spørsmål ved forutsetninger for Kommunerevisjonens vurdering om at det i liten grad var stilt andre klima- og miljøkrav til transport. Resultatene i tabell 5 er angitt i andel av alle anskaffelser, og ikke i andel av anskaffelser der det var relevant å stille de enkelte kravene. Dette gjaldt ifølge byråden særlig kravet om å oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff og å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge og anleggsarbeider

Krav til drivstoffteknologi

Byråden synes resultatene som gjelder krav til drivstoffteknologi i bygge- og anleggsanskaffelser er svært gode og bør framgå tydeligere av hovedbudskapet, de sentrale vurderingene og konklusjonen. Videre peker byråden på at andelen anskaffelser der det var stilt krav sannsynligvis er enda høyere hvis man trekker fra anskaffelser der det ikke var relevant å stille krav, og skriver at det ifølge byrådssaken kun er anskaffelser over EØS-terskelverdien (56 millioner kroner per dags dato) der det er

obligatorisk med minimumskrav til drivstoffteknologi. Blant anskaffelsene der det ikke var stilt krav, ser byråden flere anskaffelser der det synes som logisk og korrekt å ikke stille krav til drivstoffteknologi.

Andre miljøkrav til bygg og anlegg

Byråden påpeker en faktafeil som gjelder anskaffelser der det ikke var stilt krav om å oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff. Byråden mener det ikke kan utelukkes at det finnes flere slike faktafeil.

Vurderinger

Byråden mener Kommunerevisjonens spørsmål i vurderingene og konklusjonen, om kommunen bruker innkjøpsmakten sin i stor nok grad, ikke yter virksomhetene i Oslo kommune rettferdighet. Det samme gjelder at det var en høy andel av anskaffelsene der det var stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider, der Kommunerevisjonen trekker fram oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier og forbud mot tomgangskjøring som krav som burde vært stilt oftere. Byråden mener det store bildet er at byrådssaken om klima- og miljøkrav i anskaffelser til bygge- og anleggsplasser følges opp.

Redusert og bærekraftig forbruk

Byråden mener tabell 11 er lett å misforstå, og burde vært presisert, da den kan gi inntrykk av at måloppnåelsen skulle vært 100 prosent på hvert enkelt søkeord. Byråden mener det burde vært presisert at kravene ikke vil være relevante i alle anskaffelser og at informasjonen som framgår av tabellen bør brukes med forsiktighet.

Byråden viser til at *Standard kravspesifikasjoner for kommunens formålsbygg* (SKOK) inneholder flere krav til klima og miljø, blant annet føringer om mindre riving, og stiller spørsmål om bruken av SKOK er hensyntatt i analysen.

Revisjonskriterier

Byråden synes det kan virke som Kommunerevisjonen ikke har tatt tilstrekkelig høyde for revisjonskriterienes formuleringer om relevans, og at Kommunerevisjonen til dels har sett bort fra byrådssakene som gir detaljert informasjon om hvordan virksomhetene skal tilnærme seg klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Byråden mener gjennomføringen av undersøkelsen kan ha kommet skjevt ut siden hoveddelen av datainnsamlingen ble gjennomført før de endelige revisjonskriteriene var klare. Byråden peker på at formuleringene om relevans i kriteriene ble inntatt etter datainnsamlingen var gjennomført, og stiller spørsmål om Kommunerevisjonen har tatt tilstrekkelig hensyn til relevans da søkene i Doffin ble gjennomført.

Konklusjon

Byråden mener de kvantitative sammenstillingene kan skjule viktig informasjon og kunnskap. Byråden skriver at Kommunerevisjonen underveis i prosjektet har blitt presentert for opplysninger som kunne bidratt til å nyansere resultatene fra den kvantitative analysen, og at det er svært uheldig at opplysningene ikke har blitt hensyntatt i presentasjonen av resultatene. Dette gjelder innspill fra Bymiljøetaten. Byråden skriver videre at siden undersøkelsen heller ikke tar skikkelig hensyn til hva som står i byrådssaken, blir resultatene omtrentlige og virksomhetene kan bli kritisert på feil premisser.

Det er uklart for byråden hvordan Kommunerevisjonens konklusjon hjelper byrådet og bystyret å følge opp underliggende virksomheter, særlig når de tallfestede resultatene ikke i tilstrekkelig grad reflekterer hvorvidt kravene, med tilhørende unntak, er fulgt opp. Byråden mener derfor Kommunerevisjonen bør nyansere konklusjonen og gi tydeligere veiledning på hva som eventuelt burde vært gjort annerledes.

Byråden mener at presisjonsnivået på undersøkelsen er for lavt. Dette skygger for nyttige funn og kan gi grobunn for misforståelser og forenklete konklusjoner om hva som er status og mulige tiltak.

Byrådets inntrykk er at virksomhetene i stor grad stiller miljøkrav i anskaffelser. For å yte de reviderte virksomheten rettferdighet mener byråden at Kommunerevisjonen burde ha satt seg bedre inn i byrådssakene med veiledere før gjennomføringen av undersøkelsen. Ifølge byråden kunne undersøkelsen da gitt bedre svar på hva som er faktisk status for bruk av miljøkrav og bedre grunnlag for målrettede tiltak. Slik rapporten nå foreligger har den etter byrådets syn begrenset nytte og gir delvis et feilaktig bilde av situasjonen.

Tiltak

Byråden vil

- sikre at relevante virksomheter i sin sektor bidrar i Byrådsavdeling for finans sitt arbeid med å revidere standardkravene til klima og miljø.
- fortsette å sikre at underliggende virksomheter stiller klima- og miljøkrav i anskaffelser.
- fortsette å følge opp alle virksomhetenes rapportering knyttet til klimabudsjettet, samt å få på plass egnede føringer og indikatorer for virksomhetene.

7.3.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen oppfatter at byråden med henvisningen til «miljøkrav som ikke er fastsatte», sikter til at unntaksbestemmelsene i byrådssakene med veiledere kunne være aktuelle å benytte i de undersøkte anskaffelsene. Kommunerevisjonen redegjør overordnet for vår vurdering av dette i kapittel 7.1.2. Nedenfor redegjør Kommunerevisjonen mer i detalj for de konkrete innvendingene i byrådets uttalelse.

Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester

Krav til drivstoffteknologi

Omtalen av hvor mange anskaffelser der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi er justert noe i hovedbudskapet, sentrale vurderinger og konklusjonen, slik at andelen ikke tallfestes konkret, for å gi en mer konsistent presentasjon av resultatene.

Kommunerevisjonen viser til rapportens avgrensning fra samkjøpsavtaler, som er omtalt i innledningen og vedlegg 2. Når det gjelder informasjon om at Kommunerevisjonen ikke har undersøkt om det forelå gyldige årsaker for å fravike byrådssakenes klima- og miljøkrav i den enkelte anskaffelse, og at utvalget kan omfatte enkelte anskaffelser der det ikke var relevant å stille krav, viser Kommunerevisjonen til sin vurdering i kapittel 7.1.2.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Kategorien «fossilfri og/eller eurokrav» er tatt inn da dette er krav som vil bidra til redusert klimaavtrykk eller miljøbelastning. Kommunerevisjonen anser slike krav som relevante hvis markedet ikke er modent for krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy.

Fossilfri-begrepet omfatter ikke naturgass. Dette er rettet opp i definisjonen av begrepet i kapittel 2. Søkeresultater på «naturgass» inngikk likevel i kategorien «fossilfri og/eller eurokrav» i analysen ettersom naturgass gir en klimagevinst sammenlignet med fossil diesel og bensin. Det var imidlertid kun tre anskaffelser med treff på «naturgass» som ikke gjaldt føringen om å unngå innblanding av naturgass i biogass. I disse tre anskaffelsene var det i tillegg krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Det at naturgass inngikk som søkeord i kategorien «fossilfri og/eller eurokrav» har dermed ingen betydning for resultatene i rapporten. Kommunerevisjonen mener derfor kategorien kan omtales som «fossilfri og/eller eurokrav».

Kommunerevisjonen ser at den opprinnelige formuleringen om «innblanding av naturgass i biogass» i tabell 5 kan misforstås. I endelig rapport er den derfor endret til «føringer om å unngå innblanding av naturgass».

For alle kravene som framgår av tabell 5 har Kommunerevisjonen av framstillingshensyn benyttet bruttoutvalget av anskaffelser som prosentgrunnlag. Det stemmer at det ikke er relevant å stille krav eller føringer om biodrivstoff som oppfyller EUs bærekraftskriterier og om innblanding av naturgass i biogass, i anskaffelser der det verken er tildelingskriterier for miljø eller krav til drivstoffteknologi. I tabellnoten i endelig rapportert har Kommunerevisjonen informert om dette og beregnet andeler med denne forutsetningen til grunn. Det vil heller ikke være relevant dersom det kun er krav om euroklasse, eller om det kun er utslippsfrie løsninger som tillates, men disse anskaffelsene er ikke skilt ut av kategoriene «nullutslipp eller biogass» og «fossilfri og/eller eurokrav», for å beregne andeler.

Klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider

Krav til drivstoffteknologi

Så vidt Kommunerevisjonen forstår, stemmer det ikke at det kun er anskaffelser over EØS-terskelverdi der det er obligatorisk å stille krav til drivstoffteknologi. I vedtaket i byrådssak 1091/19 punkt 1.a er standard kontraktsbestemmelser listet opp og angir blant annet at krav om «fossilfrie anleggsmaskiner og kjøretøy til transport av masser og avfall». I punkt 2 framgår det at «standard kontraktsbestemmelser tas inn i samtlige kontrakter innen bygg og anlegg med en kontraktsverdi over kr 500 000». Ut ifra byrådssaken forstår Kommunerevisjonen det som at det er kravet om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass som skal stilles i anskaffelser over EØS-terskelverdi. Sistnevnte har Kommunerevisjonen hensyntatt.

Når det gjelder byrådets kommentar om anskaffelser der det ikke syntes å være relevant å stille klima- og miljøkrav, viser Kommunerevisjonen til sin vurdering av byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.2.

Andre miljøkrav til bygg og anlegg

Årsaken til faktafeilen som byråden trekker fram, skyldtes en feil ved den maskinelle tekstanalysen. Denne feilen førte til at kravet ikke var fanget opp i flere anskaffelser. Før feilen ble oppdaget, viste analysen at kravet var stilt i 346 av 717 anskaffelser. Etter

feilen ble rettet opp, er kravet identifisert i 405 anskaffelser. Dette er rettet opp i endelig rapport. For bygge- og anleggsanskaffelser økte andelen anskaffelser der det var stilt krav fra 89 til 91 prosent. Kommunerevisjonen viser i den forbindelse til vedlegg 2, der det redegjøres for svakheter ved metoden som kan ha betydning for resultatene.

Vurderinger

Det er gjort noen nyanseringer i hovedbudskap, vurderinger og konklusjon i endelig rapport, som gjelder kravene til drivstoffteknologi og andre undersøkte miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider.

Selv om det i stor grad var stilt krav til drivstoffteknologi og andre undersøkte krav i bygge- og anleggsanskaffelser, mener Kommunerevisjonen at undersøkelsen samlet sett gir grunnlag for vurderingen. Et sentralt moment her var kommunens vektning av tildelingskriterier. I mer enn to av tre anskaffelser der tildelingskriterier for miljø var brukt, var det ikke vektet i tråd med anbefalingen om 30 prosent vekt.

Redusert og bærekraftig forbruk

I vurderingene er det gjort rede for at kravene ikke vil være aktuelle å stille i en del tilfeller da det ikke er relevant for det som anskaffes. I endelig rapport er denne informasjonen også dette tatt med under tabell 5, med en presisering av at det innebærer at tallene i tabellen bør brukes med forsiktighet.

Undersøkelsen er ikke en uttømmende analyse av krav som kan bidra til bærekraftig og redusert forbruk. Føringer om mindre riving, som framgår av «Standard kravspesifikasjoner for kommunens formålsbygg», vil bidra til dette, men er ikke et av Kommunerevisjonens undersøkte krav. Oslobygg har opplyst om at de samler alle miljøkravene som stilles i prosjektene i miljøoppfølgingsplaner, og disse er gjennomgått.

Revisjonskriterier

Når det gjelder betraktninger om anskaffelsenes relevans, viser Kommunerevisjonen til sin vurdering av byrådslederens uttalelse jf. 7.1.2.

Det at datainnsamlingen var gjennomført før de endelige revisjonskriteriene var ferdigstilt, har etter Kommunerevisjonens syn ikke hatt negative konsekvenser for analysen. Dersom Kommunerevisjonen hadde sett at det var innhentet dokumentasjon fra Doffin for anskaffelseskategorier som ikke syntes relevante for å svare på problemstillingen, ville anskaffelsene innenfor disse kategoriene blitt tatt ut av undersøkelsen.

Konklusjon, anbefalinger, tiltak og nytte

Kommunerevisjonen har vurdert alle innspill Bymiljøetaten har kommet med gjennom prosjektet. Noen innspill er innarbeidet, men ikke alle. Kommunerevisjonen viser i den forbindelse til vurderinger av Bymiljøetatens uttalelse, jf. kapittel 7.7.2.

Når det gjelder byrådets kommentarer om de kvantitative sammenstillingene og hensyn til unntaksbestemmelsene i byrådssakene viser Kommunerevisjonen til vedlegg 2 og vurderingen av byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.2.

Det tilligger ikke Kommunerevisjonen som revisor å gi tydelig veiledning til virksomhetenes praksis. Det er som nevnt gjort enkelte justeringer i sammendrag, konklusjon, faktaframstilling med videre for å presisere usikkerhet og forbehold.

Som tidligere omtalt har vi ikke revidert praksis i enkeltanskaffelser opp mot regelverket, slik Kommunerevisjonen vanligvis gjør. Kommunerevisjonen ser at det kan gjøre det mer krevende for enkeltvirksomheter og byråder å se den direkte nytteverdien. Kommunerevisjonen merker seg likevel at de fleste byråder og virksomheter som uttaler seg gir uttrykk for at rapporten er nyttig.

Byråden for miljø og samferdsel varsler relevante tiltak.

7.4 Øvrige byråder

De øvrige byrådene trakk i hovedsak fram like momenter i uttalelsene sine og omtales derfor samlet. Se vedlegg 7, 9, 10, 12 og 13 for uttalelsene i sin helhet og nyanser mellom disse.

7.4.1 De øvrige byrådenes uttalelser

De vesentlige momentene i uttalelsene fra byrådene for byutvikling, helse, kultur og næring, sosiale tjenester og utdanning, gjenspeiles i all hovedsak i byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.1.

Utover det, skriver byråden for helse at opplæring og veiledning kan bidra til en riktig og ansvarlig bruk av unntaksbestemmelsene. Byrådene for helse og utdanning peker på at det er viktig at det finnes unntaksbestemmelser som sikrer at virksomhetene får kjøpt nødvendige varer og tjenester med tilstrekkelig kvalitet til akseptabel pris.

Byrådene peker på at rapporten er nyttig, blant annet som grunnlag i styringsdialogen med virksomhetene. Byråden for byutvikling viser til at forvaltningsrevisjoner generelt er nyttige.

Byrådene vil følge opp rapporten i styringsdialogen med underliggende virksomheter og sikre at det stilles relevante klima- og miljøkrav i anskaffelser.

7.4.2 Kommunerevisjonens vurdering

Byrådene varsler relevante tiltak. Se Kommunerevisjonens vurdering av byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.2, for utfyllende vurdering.

7.5 Boligbygg Oslo KF

7.5.1 Boligbygg Oslo KFs uttalelse

Boligbygg mener informasjonen om hensikten med prosjektet har vært tydelig, men at det hadde vært ønskelig med mer informasjon om revidert fremdrift underveis. Foretaket mener det er en tydelig svakhet ved undersøkelsen at den er gjennomført som en breddeundersøkelse.

Foretaket skriver at deres bygge- og anleggsanskaffelser i hovedsak dreier seg om mindre rehabiliteringsprosjekter. Dette er anskaffelser av en art med liten

miljøbelastning, hvor det ikke er relevant å stille miljøkrav basert på kommunens standardkrav. Etter anskaffelsesregelverket plikter oppdragsgiver å vurdere om miljø har tilstrekkelig tilknytning til anskaffelsen, og foretaket viser til at dersom det ikke er tilfelle, vil det å stille miljøkrav være i strid med regelverket. Dette er årsaken til at det i det endrede forskriftskravet i anskaffelsesforskriften, som trådte i kraft januar 2024, er åpnet for unntak fra bestemmelsen om å bruke miljø som tildelingskriterium eller kontraktskrav.

Siden Kommunerevisjonen ikke har undersøkt virksomhetenes vurderinger av anskaffelsenes vesentlighet i et klima- og miljøperspektiv, mener foretaket at det er betydelig usikkerhet ved rapportens konklusjoner, og at rapporten ikke gir den nytteverdien som undersøkelsen kunne ha gitt. Kommunerevisjonen burde ha innhentet og analysert kontraktstrategier og markedsundersøkelser for å vurdere om det var relevant å stille krav i den enkelte anskaffelse.

Boligbygg mener det ikke er behov for å iverksette tiltak på bakgrunn av rapporten. Foretaket skriver at de gjør grundige vurderinger knyttet til klima- og miljøkrav i planleggingen av den enkelte anskaffelse. Disse dokumenteres i kontraktstrategiene.

7.5.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen merker seg at Boligbygg synes det kunne vært ønskelig med mer oppdatert informasjon prosjektets fremdrift.

Slik Kommunerevisjonen forstår det, mener foretaket at hoveddelen av deres bygge- og anleggsanskaffelser har uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning, og at det i disse ikke er relevant å stille klima- og miljøkrav basert på kommunens standardkrav. Bestemmelsene foretaket viser til er unntaksbestemmelser. Boligbygg hadde stilt standardkravene til drivstoffteknologi eller strengere i 51 av sine 54 bygge- og anleggsanskaffelser.

Ifølge Direktoratet for forvaltning og økonomistyrings veileder til de nye forskriftskravene om klima- og miljøhensyn i anskaffelser¹, er det anskaffelser innen 14 produkt- og tjeneste-kategorier i Doffin som er vurdert å til ha uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning. Ingen av disse kategoriene er omfattet av undersøkelsen. Eksempler på slike kategorier er «arkiv- og dokumentasjonstjenester» og «juridiske tjenester og advokattjenester».

Når det gjelder foretakets innspill om kontraktstrategier og usikkerheten rundt resultatene, viser Kommunerevisjonen til henholdsvis vurderingen av Bymiljøetatens og byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.7.2 og 7.1.2.

7.6 Bydel Grünerløkka

7.6.1 Bydel Grünerløkkas uttalelse

Bydelen oppfatter rapporten som nyttig ved at den bidrar til å sette lys på Oslo kommunes og bydelens praksis med å stille klima- og miljøkrav i fremtidige anskaffelser.

¹ <https://anskaffelser.no/verktoy/veiledere/veileder-til-regler-om-klima-og-miljohensyn-i-offentlige-anskaffelser/7-anskaffelser-som-etter-sin-art-har-uvesentlig-klimaavtrykk-og-miljobelastning>

Bydelen mener den kunne ha stilt tydeligere miljøkrav til anskaffelsen som var omfattet av undersøkelsen (anskaffelse av transporttjenester). Bydelen påpeker at den ut ifra tildelingskriteriene i utlysningen valgte den best kvalifiserte leverandøren.

Bydelen skriver at den i fremtiden vil stille tydeligere klima- og miljøkrav i anskaffelser av transporttjenester, både når det gjelder drivstoffteknologi, forbud mot tomgangskjøring og vekting av tildelingskriterier for miljø.

7.6.2 Kommunerevisjonens vurdering

Bydelen varsler relevant tiltak i lys av rapportens funn og konklusjoner.

7.7 Bymiljøetaten

7.7.1 Bymiljøetatens uttalelse

Bymiljøetaten peker på at de har hatt flere merknader til prosjektet, herunder i forbindelse med faktaverifisering og forhåndspresentasjon. Etaten har pekt på at hensikten med prosjektet ikke har vært tilstrekkelig klar. Kommunerevisjonens innretning på undersøkelsen gir etter etatens mening ikke svar på graden av etterlevelse av de regler som gjelder på området.

Dersom hensikten var å undersøke om virksomhetene etterlever fastsatte krav i aktuelle byrådssaker, ville det, som etaten har pekt på, vært naturlig å kontrollere om det fantes legitime begrunnelser for unntak fra å stille krav som framgår av byrådssakene. Dersom undersøkelsen hadde vært gjennomført med en slik tilnærming ville den ifølge etaten gitt et kvalifisert totalbilde av om kommunens virksomheter etterlever fastsatte regler når det gjelder å stille klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser.

Etaten merker seg at Kommunerevisjonen har hatt ambisjoner om å undersøke store mengder dokumentasjon fra mange virksomheter, og ser at dette har nødvendiggjort en annen metode enn å lese gjennom hvert enkelt dokument manuelt. Etaten mener det likevel bør stilles spørsmål ved om tekstgraving er en hensiktsmessig metode å benytte i en undersøkelse som denne. Slik etaten ser det, gir ikke metoden et godt nok bilde av de faktiske forholdene, og at det er risiko for at ikke alle forhold som er relevante for rapportens vurderinger og konklusjoner fanges opp. Etaten viser til at den har påpekt flere feil i faktabeskrivelsen som ble sendt til verifisering.

Dersom Kommunerevisjonen hadde gjennomført tekstgraving i flere relevante anskaffelsesdokumenter, for eksempel kontraktstrategier, mener etaten at faktagrunnlaget kunne blitt mer dekkende for de faktiske forholdene. Undersøkelsen kunne dermed ha gitt et bedre svar på om virksomhetene etterlever kommunens regler for klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Etaten viser til at den har foreslått å inkludere Utviklings- og kompetanseetatens veileder for byrådssak 1123/19 i revisjonskriteriene. Etaten anser det som uheldig at veilederen ikke er inkludert, siden rapportens omtale av funn i enkeltvirksomheter kan gi et annet bilde enn det som er de faktiske forhold når det gjelder etterlevelse av kommunens krav på området, herunder om anskaffelsene er gjennomført på en måte som samsvarer med de kravene og føringene som framgår av byrådssaken.

Etaten mener det er et vesentlig poeng at rapporten tydelig får frem at det ikke er gjort vurderinger av om den enkelte virksomhet etterlever byrådssaker, men av Oslo kommunes praksis med å stille klima- og miljøkrav som helhet.

Videre mener etaten det bør komme tydeligere fram at undersøkelsen ikke har kontrollert all relevant dokumentasjon, herunder kontraktstrategier der det er aktuelt å redegjøre for valg rundt unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelsene. Sett fra etatens side innebærer dette at rapporten ikke gir et fullverdig svar på om virksomhetene faktisk etterlever byrådssakene.

Etaten legger til grunn at den i det videre arbeidet med anskaffelser vil forholde seg til regler for offentlige anskaffelser, herunder krav som settes spesifikt for Oslo kommunens anskaffelser gjennom byrådssaker. Etaten vil følge opp eventuelle nye føringer som byrådsavdelingene kommer med på området.

7.7.2 Kommunerevisjonens vurdering

Å vurdere enkeltvirksomheters regeletterlevelse har ikke vært formålet med denne undersøkelsen, jf. omtale i 7.1.2. Formålet har vært å se på i hvilken grad eller omfang fastsatte klima- og miljøkrav er stilt. Kommunerevisjonen er likevel enig i at en utvidelse av undersøkelsen, der interne dokumenter som kontraktstrategier hadde vært gjennomgått for å vurdere virksomhetenes regeletterlevelse, kunne gitt en merverdi. En slik dybdeundersøkelse måtte vært begrenset til et fåtall anskaffelser og virksomheter. Kommunerevisjonen kunne ikke på bakgrunn av det konkludert med i hvilken grad kommunen som helhet benyttet miljøkrav og unntaksbestemmelser i tråd med regelverket.

Tekstgraving er benyttet siden det muliggjør analyse av store mengder dokumentasjon. Kommunerevisjonen er enig i at metoden har begrensinger. Svakheter og mulige konsekvenser for resultatene er det redegjort for i vedlegg 2. Svakheterne er det tatt høyde for i Kommunerevisjonens vurderinger, konklusjoner og anbefalinger. Kommunerevisjonen mener innretningen som er valgt gir grunnlag for våre vurderinger av i hvilken grad Oslo kommune stiller fastsatte klima- og miljøkrav i anskaffelser der det er relevant å stille slike krav.

Flere av faktafeilene som Bymiljøetaten har påpekt gjaldt bygge- og anleggsanskaffelser som var kategorisert som varer og tjenester. Kategoriseringen av disse ble endret i tråd med etatens innspill. Øvrige faktafeil er korrigert.

Utviklings- og kompetanseetatens veiledere er ikke benyttet som grunnlag for revisjonskriteriene siden formålet har vært å gi informasjon om i hvilken grad virksomhetene i Oslo kommune samlet stiller fastsatte klima- og miljøkrav, ikke om byrådssakene med veiledere er etterlevd i den enkelte anskaffelse.

Etaten varsler relevant tiltak i lys av rapportens funn og konklusjoner.

7.8 Eiendoms- og byfornyelsesetaten

7.8.1 Eiendoms- og byfornyelsesetatens uttalelse

Eiendoms- og byfornyelsesetaten opplever at prosjektets metode, anvendte kilder og data i all hovedsak har vært fornuftig ettersom all nødvendig informasjon om hvilke krav som stilles i konkurranser skal framkomme tydelig av utlysningene.

Etaten har en kommentar til vedlegg 3 kapittel f) om «Miljø som tildelingskriterium» der det framgår at miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium for en rammeavtale, men det var stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. Etaten skriver at etatens tverrfaglige anskaffelsesteam vurderte at det ikke var nødvendig å benytte miljø som tildelingskriterium siden deponigassanlegget er et stort miljøtiltak som i seg selv bidrar til reduserte CO2-utslipp.

Etaten opplever rapporten som grundig og gjennomarbeidet, og at den danner grunnlag for noen forbedringer i anskaffelsesprosessen som etaten skal jobbe med.

Etaten vil gjennomgå og oppdatere gjeldende prosedyreregelverk i etatens miljøstyringssystem, samt å påse at veiledere og maler utarbeidet på anskaffelsesområdet av Utviklings- og kompetanseetaten blir fulgt opp. Videre vil etaten stille krav om at leverandørene skal ha gjennomført kurs i energieffektiv kjøring og om samkjøring i etatens kontrakter. Etatens oppdaterte prosedyre for «Grønne anskaffelser» forventes vedtatt i løpet av januar 2024.

7.8.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen har innarbeidet Eiendoms- og byfornyelsesetatens kommentar til den aktuelle rammeavtalen i vedlegg 3 kapittel f) i endelig rapport.

Etaten varsler relevante tiltak i lys av rapportens funn og konklusjoner.

7.9 Kulturetaten

7.9.1 Kulturetatens uttalelse

Etaten mener rapporten belyser et aktuelt tema, og at den gir indikasjoner på at det er mer å gå på når det gjelder kommunens bruk av innkjøpsmakt på miljøområdet. Etaten opplever rapporten som nyttig.

Kulturetaten har inntrykk av at det er gjort en grundig analyse som ligger til grunn for rapportens konklusjoner og anbefalinger. Etaten mener imidlertid at informasjonen om utviklingen over tid når det gjelder bruk av miljøkrav, som er beskrevet i vedlegg 5, burde ha fått en mer sentral plass i rapporten. Når det gjelder rapportens oppbygning og språkbruk mener etaten at det er gjort en god jobb med å gjøre et omfattende materiale med mye detaljer så oversiktlig som mulig, men at det likevel i noen tilfeller kan være vanskelig å få en oversikt.

Etaten skriver at undersøkelsen viser at det er behov for opplæring og bevisstgjøring (rundt det å stille miljøkrav i anskaffelser) i etaten, og kanskje spesielt ved anskaffelser av tjenester. Etaten viser til at tilbud om opplæring må være en løpende oppgave som

tilbys alle som skal foreta anskaffelser i etaten. Etatens anskaffelsesmiljø består av kun én person som bistår behovshavere i etaten.

7.9.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen merker seg etatens tilbakemeldinger om rapportens oppbygging. Etaten varsler relevant tiltak i lys av rapportens funn og konklusjoner.

7.10 Oslobygg KF

7.10.1 Oslobygg KFs uttalelse

Oslobygg vil fortsette å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser som er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp. Foretaket viser til iverksatte tiltak på området, blant annet at de har tatt i bruk digitale verktøy for ombruksmaterialer. Foretaket opplever rapporten som nyttig.

7.10.2 Kommunerevisjonens vurdering

Oslobygg varsler relevant tiltak.

7.11 Vann- og avløpsetaten

7.11.1 Vann- og avløpsetatens uttalelse

Vann- og avløpsetaten synes prosjektets hensikt ikke har vært tilstrekkelig klar. Problemstillingen er «I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser?». Etaten mener rapporten beskriver i hvilken grad virksomhetene stiller miljøkrav på et generelt grunnlag, snarere enn om de benytter fastsatte miljøkrav i anskaffelser hvor dette er obligatorisk i henhold til byrådssakene. Kommunerevisjonen har dermed gått bredere ut enn det beskrevne formålet skulle tilsi. Etaten skriver at alle anskaffelser av varer og tjenester er tatt med i datagrunnlaget, selv om flere av anskaffelsene faller utenfor tilfellene hvor det foreligger fastsatte klima- og miljøkrav.

Vann- og avløpsetaten viser til unntaksbestemmelsene som framgår av Utviklings- og kompetanseetatens veileder for byrådssak 1123/19 og rundskriv 8/2020 om anskaffelser med lav verdi eller lav transporthyppighet, samt unntaksbestemmelsen i byrådssak 1091/19 om at det ikke er obligatorisk med tildelingskriterier for miljø i samspillskontrakter.

Som følge av kontraktsdokumentenes oppbygging i enkelte av de store anskaffelsene, mener etaten at informasjonsinnhentingsverktøyet sannsynligvis ikke har søkt eller funnet korrekt informasjon i de rette dokumentene, som kan gi et misvisende bilde av om kravene er tatt inn eller ikke. Etaten påpeker at overordnede kontraktsdokumenter vil kunne ha andre betingelser enn vedlegg og bilag.

Etaten skriver at informasjonsinnhentingsmetoden som er benyttet har gjort det svært arbeidskrevende å verifisere data. Etaten har ikke hatt kapasitet til å ettergå eller kvalitetssikre data og faktabeskrivelser rapporten for anskaffelser tre år tilbake i tid i tilstrekkelig grad. Etaten skriver at den har avdekket vesentlige faktafeil i arbeidet med

uttalelsen til rapporten. Faktafeilene gjaldt anskaffelser der det framgikk av rapporten at det ikke var krav om å oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff.

Etaten skriver at rapporten ikke oppleves som spesielt nyttig for virksomheten. Etaten følger byrådets føringer med tilhørende veiledninger utarbeidet av Utviklings- og kompetanseetaten og opplever ikke at rapporten gjennomfører en kontroll av om disse er implementert godt. Etaten vil innrette seg etter eventuelle forsterkninger på nåværende krav eller nye krav i fremtidige konkurranser.

7.11.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen oppfatter at etaten med henvisningen til at flere av anskaffelsene faller utenfor tilfellene hvor det foreligger fastsatte klima- og miljøkrav, sikter til at unntaksbestemmelsene i byrådssakene med veiledere kunne være aktuelle å benytte i de undersøkte anskaffelsene. Kommunerevisjonen redegjør overordnet for vår vurdering av dette i kapittel 7.1.2, samt til konkrete innvendinger fra byråden for miljø og samferdsel i kapittel 7.3.2.

Kommunerevisjonen har ikke inkludert alle anskaffelser av varer og tjenester i datagrunnlaget. For informasjon om hvilke relevansvurderinger som er gjort i forbindelse med utvalget av anskaffelser, se vedlegg 2 og Kommunerevisjonens vurdering av byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.2.

Når det gjelder samspillskontrakter er unntaket for disse omtalt i kapittel 4.2.3 og det er tatt høyde for unntaksbestemmelsen i analysen. For informasjon om øvrige unntak fra byrådssakene med veiledere, se vurdering av byrådslederens uttalelse, jf. kapittel 7.1.2.

Kommunerevisjonen har gjennomført en manuell gjennomgang av kravspesifikasjoner i 50 tilfeldig utvalgte anskaffelser. Denne tyder på at det i liten grad stilles klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonsdokumentene, som ikke framgår av konkurransegrunnlag eller kontraktutkast. Kommunerevisjonen er likevel enig i at det kan være tilfeller av at krav som fremgår av slike dokumenter ikke er fanget opp. Dette er hensyntatt i vurderingene. For mer informasjon om dette, se vedlegg 2.

Når det gjelder faktafeilene som gjaldt oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff, viser Kommunerevisjonen til sin vurdering av byråden for miljø og samferdsels uttalelse, jf. kapittel 7.3.2. Kommunerevisjonen ser det kan ha vært krevende for virksomhetene å verifisere fakta på grunn av antallet anskaffelser. Kommunerevisjonen viser i den forbindelse til kapittel 4.2 og 4.3 i metodevedlegget der det redegjøres for hvilke mulige konsekvenser dette har hatt for rapportens funn og konklusjoner.

Kommunerevisjonen merker seg at rapporten ikke oppfattes som nyttig for etaten siden etatens etterlevelse av byrådssakene med veiledere ikke er kontrollert.

Etaten varsler relevant tiltak i lys av rapportens funn og konklusjoner ved at den vil innrette seg etter eventuelle strengere krav i fremtidige konkurranser.

Referanser

Referanser fra Oslo kommune

Byrådssak 1070/15 *Instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune*

Byrådssak 1036/22 *Ny instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune*

Byrådssak 1104/17 *Oslo kommunes anskaffelsesstrategi*

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*

Bystyrets sak 452/19 *Framtidens forbruk – Strategi for bærekraftig og redusert forbruk 2019–2030 – byrådssak 249/19*

Utviklings- og kompetanseetaten, *Standard miljøkrav transport, 2020*

Eksterne referanser

LOV 2016-06-17 nr. 73: lov om offentlige anskaffelser

FOR 2016-08-12 nr. 974: forskrift om offentlige anskaffelser

FOR 2016-08-12 nr. 975: forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene

FOR 2016-08-12 nr. 976: forskrift om konsesjonskontrakter

Tabelloversikt

Tabell 1	Antall vare- og tjenesteanskaffelser i utvalget fordelt på virksomheter	16
Tabell 2	Antall vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	16
Tabell 3	Krav til drivstoffteknologi i vare- og tjenesteanskaffelser, antall og andel	17
Tabell 4	Antall og andel vare- og tjenesteanskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø, totalt og fordelt på om det var krav om fossilfritt/eurokrav eller ingen krav til drivstoffteknologi	19
Tabell 5	Antall og andel vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	22
Tabell 6	Antall bygge- og anleggsanskaffelser fordelt på virksomheter	24
Tabell 7	Antall bygge- og anleggsanskaffelser fordelt på størrelse	25
Tabell 8	Krav til drivstoffteknologi i bygge- og anleggsanskaffelser, antall og andel	26
Tabell 9	Antall og andel bygge- og anleggsanskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø, totalt og fordelt på om det var krav om fossilfritt/eurokrav eller ingen krav til drivstoffteknologi	28
Tabell 10	Antall og andel anskaffelser som hadde inkludert andre miljøkrav	29
Tabell 11	Forekomster av søkeord om redusert og bærekraftig forbruk	32
Tabell 12	Antall anskaffelser av serveringstjenester per virksomhet	34
Tabell 13	Miljø som tildelingskriterium i serveringsanskaffelser	35
Tabell 14	Antall utvalgte anskaffelser innenfor ulike produkt- og tjenestekategorier	67
Tabell 15	Kategorier og søkeord benyttet i den maskinelle tekstanalysen	70
Tabell 16	Antall treff på søkeord som framkom i en kontekst som ble skilt ut fra resten av søkeresultatene	73
Tabell 17	Boligbyggs vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	78
Tabell 18	Krav til drivstoffteknologi i Boligbyggs vare- og tjenesteanskaffelser	78
Tabell 19	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Boligbyggs vare- og tjenesteanskaffelser	78
Tabell 20	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	79
Tabell 21	Bydelenes vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	80
Tabell 22	Krav til drivstoffteknologi i bydelenes vare- og tjenesteanskaffelser	81
Tabell 23	Vekt på tildelingskriteriet miljø i bydelens vare- og tjenesteanskaffelser	81
Tabell 24	Antall av bydelens vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	82
Tabell 25	Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	82
Tabell 26	Krav til drivstoffteknologi i Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser	83
Tabell 27	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser	83
Tabell 28	Antall av vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt ulike kontraktskrav knyttet til transport	84
Tabell 29	Antall av vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt ulike kontraktskrav knyttet til transport	85
Tabell 30	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Munchmuseets vare- og tjenesteanskaffelser	88
Tabell 31	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt ulike kontraktskrav knyttet til transport	88
Tabell 32	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Oslo Havns vare- og tjenesteanskaffelser	89
Tabell 33	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	90
Tabell 34	Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	90
Tabell 35	Krav til drivstoffteknologi i Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser	91
Tabell 36	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser	91
Tabell 37	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	92
Tabell 38	Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	93
Tabell 39	Krav til drivstoffteknologi i Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	93
Tabell 40	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	94
Tabell 41	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	94

Tabell 42	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	95
Tabell 43	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Sykehjemsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	96
Tabell 44	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	97
Tabell 45	Utdanningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	97
Tabell 46	Krav til drivstoffteknologi i Utdanningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	98
Tabell 47	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Utdanningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	98
Tabell 48	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	99
Tabell 49	Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse	99
Tabell 50	Krav til drivstoffteknologi i Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	100
Tabell 51	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser	100
Tabell 52	Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport	101
Tabell 53	Boligbyggs bygge- og anleggsanskaffelser fordelt på størrelse	103
Tabell 54	Krav til drivstoffteknologi i Boligbyggs bygge- og anleggsanskaffelser	103
Tabell 55	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Boligbyggs bygge- og anleggsanskaffelser	104
Tabell 56	Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav	104
Tabell 57	Krav til drivstoffteknologi i bydelenes bygge- og anleggsanskaffelser	105
Tabell 58	Vekt på tildelingskriteriet miljø i bydelenes bygge- og anleggsanskaffelser	106
Tabell 59	Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav	106
Tabell 60	Krav til drivstoffteknologi i Bymiljøetatens bygge- og anleggsanskaffelser	107
Tabell 61	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Bymiljøetatens bygge- og anleggsanskaffelser	107
Tabell 62	Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav	108
Tabell 63	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Eiendoms- og byfornyelsesetatens bygge- og anleggsanskaffelser	109
Tabell 64	Krav til drivstoffteknologi i Oslobyggs bygge- og anleggsanskaffelser	112
Tabell 65	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Oslobyggs bygge- og anleggsanskaffelser	113
Tabell 66	Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav	113
Tabell 67	Krav til drivstoffteknologi i Vann- og avløpsetatens bygge- og anleggsanskaffelser	115
Tabell 68	Vekt på tildelingskriteriet miljø i Vann- og avløpsetatens bygge- og anleggsanskaffelser	115
Tabell 69	Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav	116

Figuroversikt

Figur 1	Prosentandel anskaffelser av varer og tjenester med ulike krav til drivstoffteknologi, per kvartal og trend	118
Figur 2	Gjennomsnittlig vekt på tildelingskriteriet miljø i anskaffelser av varer og tjenester, per kvartal og trend	119
Figur 3	Andel anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider med ulike krav til drivstoffteknologi, per kvartal	120
Figur 4	Gjennomsnittlig vekt på tildelingskriteriet miljø i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider, per kvartal og trend.	121

Vedlegg 1 Revisjonskriterier

1 Utlede kriterier

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant.
- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant.

2 Utledning av kriteriene

2.1 Lov om offentlige anskaffelser

2.1.1 § 5. Miljø, menneskerettigheter og andre samfunnshensyn

Statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. Dette skal blant annet skje ved at oppdragsgiveren tar hensyn til livssyklus kostnader. [...]

Oppdragsgiveren kan stille egnede krav og kriterier knyttet til ulike trinn i anskaffelsesprosessen, slik at offentlige kontrakter gjennomføres på en måte som fremmer hensyn til miljø, innovasjon, arbeidsforhold og sosiale forhold, forutsatt at kravene og kriteriene har tilknytning til leveransen.

[...]

2.2 Forskrift om offentlige anskaffelser

2.2.1 Del I. Alminnelige bestemmelser

§ 7-9. Minimering av miljøbelastning

Oppdragsgiveren skal legge vekt på å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser og kan stille miljøkrav og kriterier i alle trinn av anskaffelsesprosessen der det er relevant og knyttet til leveransen. Der miljø brukes som tildelingskriterium, bør det som hovedregel vekt minimum 30 prosent.

2.2.2 Del II. Anskaffelser under EØS-terskelverdiene og særlige tjenester

§ 8-11. Tildelingskriterier

(1) Oppdragsgiveren skal velge tilbud på grunnlag av objektive tildelingskriterier som skal angis i prioritert rekkefølge i anskaffelsesdokumentene.

(2) Tildelingskriteriene skal ha tilknytning til leveransen. Slike kriterier kan for eksempel være pris, kvalitet, livssyklus kostnader, miljø, sosiale hensyn og innovasjon.

Tildelingskriteriene skal ikke være så skjønnspregede at de gir oppdragsgiveren en ubegrenset valgfrihet.

[...]

2.2.3 Del III. Anskaffelser over EØS-terskelverdiene

§ 18-1. Tildelingskriterier

[...]

(4) Tildelingskriteriene skal ha tilknytning til leveransen. Tildelingskriteriene har tilknytning til leveransen når de relaterer seg til varene, tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene som kontrakten gjelder. Dette omfatter alle sider av og trinn i deres livssyklus, inkludert faktorer som inngår i produksjonsprosessen, leveringen av eller handelen med dem eller en annen prosess i livssyklusen. Dette gjelder også når slike faktorer ikke påvirker deres egenskaper.

(5) Tildelingskriteriene skal ikke være så skjønnspregede at de gir oppdragsgiveren en ubegrenset valgfrihet.

[...]

(9) Oppdragsgiveren skal angi krav til dokumentasjon for hvert tildelingskriterium.

§ 18-2. Beregning av livssykluskostnader

(1) Dersom oppdragsgiveren skal beregne livssykluskostnadene ved varene, tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene, skal han angi i anskaffelsesdokumentene hvilke opplysninger leverandørene skal gi, og hvilken beregningsmetode han skal bruke.

[...]

2.3 Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene

2.3.1 Del I. Alminnelige bestemmelser

§ 1-1. Hvilke anskaffelser som er omfattet av forskriften

Forskriften gjelder når oppdragsgivere som nevnt i § 1-2 inngår vare-, tjeneste- eller bygge- og anleggskontrakter, eller gjennomfører plan- og designkonkurranser, med en anslått verdi som er lik eller overstiger 100 000 kroner ekskl. mva., knyttet til utøvelsen av følgende forsyningsaktiviteter:

- a. gass og varme som definert i § 1-3
- b. elektrisitet som definert i § 1-4
- c. drikkevann som definert i § 1-5
- d. transport som definert i § 1-6
- e. havner og lufthavner som definert i § 1-7
- f. post som definert i § 1-8
- g. olje, gass, kull og andre typer fast brensel som definert i § 1-9.

§ 7-9. Minimering av miljøbelastning

Oppdragsgivere som nevnt i § 1-2 første ledd bokstav a til d skal legge vekt på å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser og kan stille miljøkrav og kriterier i alle trinn av anskaffelsesprosessen der det er relevant og knyttet til leveransen. Der miljø brukes som tildelingskriterium, bør det som hovedregel vekt minimum 30 prosent.

2.3.2 Del II. Anskaffelser over EØS-terskelverdien

§ 14-1. Tildelingskriterier

[...]

(4) Tildelingskriteriene skal ha tilknytning til leveransen. Tildelingskriteriene har tilknytning til leveransen når de relaterer seg til varene, tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene som kontrakten gjelder. Dette omfatter alle sider av og trinn i deres livssyklus, inkludert faktorer som inngår i produksjonsprosessen, leveringen av eller handelen med dem eller en annen prosess i livssyklusen. Dette gjelder også når slike faktorer ikke påvirker deres egenskaper.

(5) Tildelingskriteriene skal ikke være så skjønnspregede at de gir oppdragsgiveren en ubegrenset valgfrihet.

[...]

(9) Oppdragsgiveren skal angi krav til dokumentasjon for hvert tildelingskriterium.

§ 14-2. Beregning av livssykluskostnader

(1) Dersom oppdragsgiveren skal beregne livssykluskostnadene ved varene, tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene, skal han angi i anskaffelsesdokumentene hvilke opplysninger leverandørene skal gi, og hvilken beregningsmetode han skal bruke.

[...]

2.4 Forskrift om konsesjonskontrakter

2.4.1 Del I. Alminnelige bestemmelser

§ 1-1. Hvilke anskaffelser som er omfattet av forskriften

(1) Forskriften gjelder når oppdragsgivere som nevnt i § 1-3 inngår konsesjonskontrakter om tjenester eller bygge- og anleggsarbeider, med en anslått verdi som er lik eller overstiger 100 000 kroner ekskl. mva.

[...]

§ 1-2. Konsesjonskontrakt

(1) En konsesjonskontrakt er en tjenestekontrakt eller en bygge- og anleggskontrakt der vederlaget består enten utelukkende av retten til å utnytte tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene eller en slik rett sammen med betaling, og der driftsrisikoen er overført fra oppdragsgiveren til leverandøren.

[...]

2.4.2 Del II. Anskaffelser over EØS-terskelverdien

§ 8-9. Tildelingskriterier

[...]

(2) Tildelingskriteriene skal ha tilknytning til leveransen. Slike kriterier kan for eksempel være pris, kvalitet, miljø, sosiale hensyn og innovasjon. Tildelingskriteriene skal ikke være så skjønnspregede at de gir oppdragsgiveren en ubegrenset valgfrihet.

(3) Oppdragsgiveren skal angi krav til dokumentasjon for hvert tildelingskriterium.

2.5 Sak 1 for årene 2020–2023

Det framgår av sak 1 at bystyret prioriterer grønne satsinger for å nå Oslos miljø- og klimamål. Blant annet har bystyret ambisjoner om å redusere klimagassutslipp ved å kreve nullutslipp fra transport av varer og tjenester og ved å stille strenge krav til anskaffelser innenfor bygge- og anleggsvirksomhet. Videre ønsker bystyret å gjøre Oslo til en bærekraftig by, blant annet ved å satse på bærekraftig og redusert materielt forbruk.

Kommunerevisjonen legger til grunn at bystyret har en generell forventning om at klima, miljø og bærekraftig utvikling skal ligge til grunn for kommunens arbeid, inkludert anskaffelsesarbeidet.

2.6 Byrådssak 1070/15 Instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune

Vedtatt 2. juli 2015, opphevet 7. april 2022

5.5 Virksomhetsstyringen skal sikre at anskaffelser brukes strategisk for å nå kommunens mål

5.5.1 Enhver anskaffelse skal bidra til å oppnå virksomhetens og kommunens mål.

[...]

2.7 Byrådssak 1036/22 Ny instruks for virksomhetsstyring i Oslo kommune

Vedtatt 7. april 2022

3.5 Anskaffelser

3.5.1 Virksomhetsleder skal sikre at alle anskaffelser bidrar til å dekke kommunens behov på en effektiv måte, og at anskaffelser brukes strategisk for å fremme samfunnsansvar.

[...]

2.8 Byrådssak 1104/17 Oslo kommunes anskaffelsesstrategi

2.8.1 Hovedmål

Oslo kommune skal gjennomføre formålstjenlige og kostnadseffektive anskaffelsesprosesser som gir gode og samfunnsansvarlige løsninger både på kortere og lengre sikt.

2.8.2 Delmål 2

Oslo kommunes anskaffelser skal gjøre Oslo til en grønnere by.

Strategiske føringer

- Kommunen skal i all planlegging av anskaffelser ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by.
- Kommunen skal gå i bresjen for stadig mer resirkulering, gjenbruk og deling. Det skal legges til rette for størst mulig ombruk og materialgjenvinning.
- Kommunen skal benytte kategoristyring for å øke andel bærekraftige materialer samt økologisk mat og drikkevarer.
- Kommunen skal beregne leveransens kostnad ut fra et livssyklusperspektiv. Klima- og miljøavtrykk og ressursbruk i hele levetiden – fra produksjon, forbruk og til avfallsfasen –

skal i størst mulig grad inngå i beregningen, og legge føringer for hvilke løsninger som blir valgt.

- [...]
- Kommunen skal prioritere transport basert på nullutslipp eller biodrivstoff for alle reiser i tjenesteyemed eller i kommunal regi- og være aktiv pådriver for å få til fornybare løsninger der dette ikke finnes i dag. Alt fornybart drivstoff som benyttes skal som minimum oppfylle EUs bærekraftkriterier for biodrivstoff. Det skal ikke benyttes biodrivstoff basert på palmeolje eller biprodukter fra palmeoljeproduksjon.
- [...]
- Kjøretøy og bygg- og anleggsmaskiner som brukes i forbindelse med utførelse av arbeid for Oslo kommune, skal som en hovedregel ha nullutslippsteknologi. I anskaffelser der det åpnes for bruk av annen teknologi, skal dette begrunnes spesifikt i kontraktsstrategien. For kjøretøy og maskiner der nullutslipp ikke er et alternativ, skal biodrivstoff (fortrinnsvis biogass) benyttes.
- Kommunens egne nybygg skal som en hovedregel ha plussusstandard.
- Kommunen skal vurdere om det skal stilles krav til bruk av bioplast der dette kan gi gode og mer miljøvennlige løsninger/produkter.
- Kommunens virksomheter skal ikke anskaffe tropisk tømmer, trevirke eller produkter basert på tropiske tre med mindre det foreligger pålitelige godkjenningsordninger som kan gi sikkerhet for at tømmeret eller trevirket stammer fra bærekraftig og lovlig hogst.

2.9 Byrådssak 1123/19 Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser

Denne byrådssaken er særlig relevant for det første revisjonskriteriet.

1. Alle Oslo kommunes virksomheter skal benytte standard klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester i henhold til vedlegg til saken (Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser), herunder
 - a. Minimumskrav om at det skal benyttes nullutslipps- eller biogasskjøretøy (skal benyttes når minimum tre leverandører kan levere med disse teknologiene)
 - b. Minimumskrav om at det ikke skal benyttes personbiler til vare- og godstransport (benyttes i aktuelle anskaffelser, jf. veiledning)
 - c. Tildelingskriterium for klimavennlige kjøretøy (skal benyttes når det ikke er aktuelt med minimumskrav til nullutslipps- eller biogasskjøretøy)
 - d. Tildelingskriterium for ruteoptimalisering (benyttes i aktuelle anskaffelser, jf. veiledning)
 - e. Standard kontraktsvilkår:
 - i. Kjøretøy og drivstoff, knyttet til minimumskrav nullutslipps- og biogasskjøretøy (skal benyttes hvis minimumskrav a. Tas i bruk)
 - ii. Kjøretøy og drivstoff, knyttet til tildelingskriterium «Miljø» (skal benyttes hvis tildelingskriterium c. Tas i bruk)
 - iii. Hydrogen (skal alltid benyttes)
 - iv. Biogass (skal alltid benyttes)
 - v. Biodrivstoff (skal alltid benyttes)
 - vi. Energieffektiv kjøring (benyttes i aktuelle anskaffelser, jf. veiledning)
 - vii. Flere samtidige kontraktsforhold skal benyttes (skal alltid benyttes)
 - viii. Endrede leveringsbetingelser (skal alltid benyttes)
 - ix. Tomgangskjøring (skal alltid benyttes)
 - x. Unntaksbestemmelser (skal alltid benyttes)
 - xi. Mislighold av miljøbestemmelser (skal alltid benyttes)
2. Standard kontraktsbestemmelser knyttet til transport tas inn i samtlige av kommunens vare- og tjenestekontrakter med kontraktsverdi over kr 500 000 ekskl. mva. Der transport er en del av ytelsen.

3. Der virksomhetene velger å benytte tildelingskriteriet «Miljø», skal dette som hovedregel vektas minimum 30 % av de samlede tildelingskriteriene i konkurransegrunnlaget.
4. Der virksomhetene må benytte tildelingskriteriet «Transport», jf. vedtakspunkt I bokstav c og ev. D, skal «Transport» vektas minimum 15 % av de samlede tildelingskriteriene i konkurransegrunnlaget, uavhengig av om «Transport» inngår som et underkriterium under kriteriet «Miljø» eller er et selvstendig tildelingskriterium.
5. Fra 2025 skal alle Oslo kommunes virksomheter ta inn minimumskrav om at det skal benyttes nullutslipps- og biogasskjøretøy i samtlige anskaffelser innenfor vare- og tjenestekjøp over kr 500 000 ekskl. mva. Varsel om at nullutslipps- og biogasssteknologi skal tas i bruk fra 2025 inkluderes i alle relevante anskaffelser i Oslo kommune.
6. [...]
7. Dersom det ikke er hensiktsmessig å benytte en eller flere av miljøkravene til transport, skal unntak begrunnes i kontraktsstrategi for den enkelte anskaffelse. I innovative anskaffelsesprosesser kan kravene fravikes så fremt premisset for avtalen er at det arbeides for å oppnå nullutslipps- og biogasskjøretøy for avtalen.
[...]

Når det gjelder vedtakspunkt 1 a om at det skal benyttes nullutslipps- eller biogasskjøretøy når minimum tre leverandører kan levere med disse teknologiene, framgår det av byrådssaken at dette skal avklares gjennom en markedsundersøkelse i forkant av utlysningen.

2.10 Byrådssak 1091/19 Standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser

Denne byrådssaken er særlig relevant for det andre revisjonskriteriet.

1. Alle Oslo kommunes virksomheter skal benytte standard klima- og miljøkrav til kommunens bygge- og anleggsplasser slik de fremgår av vedlegg til saken, herunder:
 - a. Standard kontraktsbestemmelser:
 - i. Fossilfrie anleggsmaskiner og kjøretøy til transport av masser og avfall
 - ii. Utslippsfrie bygge-/anleggsplasser innen 2025
 - iii. Krav om nullutslipp- og biogasskjøretøy til massetransport innen 2025
 - iv. Generelt om maskiner og kjøretøy
 - v. Drivstoff
 - vi. Tomgangskjøring
 - vii. Unntaksbestemmelser
 - viii. Mislighold av miljøbestemmelser
 - b. Tildelingskriterier for utslippsfrie maskiner og maskiner på biogass
 - c. Tildelingskriterier for utslippsfrie og biogassdrevne kjøretøy til massetransport og redusert massetransport
 - d. Tildelingskriterier for øvrig transport og andre tiltak som reduserer utslippene knyttet til arbeidet på bygge-/anleggsplassen
 - e. Minimumskrav til utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass
2. Standard kontraktsbestemmelser tas inn i samtlige kontrakter innen bygg og anlegg (ref. Vedlegg I) med en kontraktsverdi over kr 500 000.
3. Kontraktskravet om utslippsfrie bygge- og anleggsplasser innen 2025 skal tas inn i alle bygge- og anleggsanskaffelser som vil pågå utover 2025 (ref. Vedlegg I).
4. Kontraktskravet om utslippsfrie maskiner og utstyr som benyttes på bygge-/anleggsplasser skal tas inn i alle bygge- og anleggsanskaffelser som vil pågå utover 2025 (ref. Vedlegg 1).
5. Kontraktskravet om utslippsfrie og biogassdrevne kjøretøy til massetransport skal inn i alle bygge- og anleggsanskaffelser som vil pågå utover 2025 (ref. Vedlegg I).

6. Tildelingskriteriet Miljø med underkriterier skal benyttes i alle kontrakter over kr 5 millioner. Det anbefales at miljø vektas 30 prosent i anskaffelsesprosessen. Miljø skal vektlegges minimum 20 prosent. Minst halvparten av miljøkriteriet skal omfatte direkte utslipp fra bygge-/anleggsvirksomhet. For kontrakter med estimert verdi under kr 5 millioner er det valgfritt å benytte tildelingskriteriet Miljø.
7. Når virksomhetene setter strengere minimumskrav til miljø enn det som er standard krav, kan Miljø settes til en forholdsmessig lavere vektingsprosent.
8. Minimumskravet om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass skal benyttes i byggeprosjekter over EØS-terskelverdi for bygge- og anleggskontrakter.
9. Innovative anskaffelsesprosesser som Best Value Procurement (BVP) og samspillskontrakter må legge minimumskravene til grunn, men her gjelder ikke krav knyttet til bruk av tildelingskriteriet Miljø. Premisset for avtalen må være at utslippsfrie og/eller biogassdrevne løsninger skal benyttes, tilsvarende det som gjelder for andre bygge- og anleggskontrakter.

[...]

2.11 Bystyrets sak 452/19 Framtidens forbruk – Strategi for bærekraftig og redusert forbruk 2019–2030 – byrådssak 249/19

Denne byrådssaken er særlig relevant for det tredje tildelingskriteriet.

1. Bystyret tar Framtidens forbruk – Strategi for bærekraftig og redusert forbruk 2019–2030, slik den fremgår av punkt 6 i denne saken, til orientering.

[...]

2.11.1 Punkt 6 i saken som det er vist til i vedtakets punkt 1:

6. Strategi: Framtidens forbruk

Forbruk har store konsekvenser for miljø og klima, med uttak av naturressurser, energibruk og utslipp. Denne strategien skal styrke kommunens satsing på et bærekraftig og redusert materielt forbruk. Visjonen er:

Oslo reduserer sitt klima- og miljøavtrykk gjennom et bærekraftig og redusert materielt forbruk.

Strategien er avgrenset til endring av materielt forbruk på tre områder: redusere, dele/sirkulere og erstatte, [...]

Redusere

For å redusere det materielle forbruket i større grad enn i dag må Oslo kommune:

[...]

- redusere forbruk av engangsartikler
- redusere matsvinn

Dele og sirkulere

For å dele og resirkulere i større grad enn i dag må Oslo kommune:

- tilrettelegge for ombruk, deling og reparasjoner
- fremme delings-, utlåns- og bytteordninger
- sette krav til ombruk av materialer og reparasjonsmuligheter

[...]

Erstatte

For å erstatte miljø- og klimabelastende produkter i større grad enn i dag må Oslo kommune:

[...]

- velge produkter og løsninger som er energi- og ressursbesparende, laget av gjenvunnet materiale, har lang holdbarhet, er reparerbare og som kan materialgjenvinnes
 - etterspørre miljømerkede produkter, miljøsertifiseringer og miljøledelse
- [...]
- erstatte engangsprodukter med flergangsprodukter

2.11.2 Hovedmål 1:

I Oslo skal det være lett å dele, ombruke og reparere. Sirkulære systemer skal videreutvikles for å redusere materielt forbruk.

[...]

Effektmål:

- Oslo har redusert sitt matsvinn per innbygger med 30 % innen 2025 og 50 % innen 2030, i henhold til FNs bærekraftsmål, og fremmer produksjon og forbruk av bærekraftig mat av hensyn til miljø, dyrevelferd, helse og økonomi.
 - Oslo har faset ut unødvendig engangsartikler i plast.
 - Oslo har økt ombruk, reparasjon og materialgjenvinning av elektronikk.
 - Oslo har økt ombruk, reparasjon og materialgjenvinning av tekstiler.
 - Oslo har økt ombruk og gjenvinning av bygningsmaterialer.
- [...]

2.11.3 Hovedmål 3:

Oslo kommune skal aktivt implementere sirkulære løsninger og bærekraftig forbruk som reduserer materielt forbruk i egne virksomheter, prosjekter og drift

Effektmål:

- Oslo kommune har redusert materielt forbruk gjennom egne anskaffelser, og prioriterer produkter som har komponenter av gjenvunnet materiale, lang levetid, garantiordninger, reparasjonsmuligheter, returordninger og gjenvinnbarhet.
- [...]
- Oslo kommune har faset ut bruk av unødvendige engangsartikler i kommunen virksomheter.
 - Oslo kommune gjennomfører innovative anskaffelser og samarbeider med ulike aktører for å teste ut sirkulære løsninger som kan føre til redusert materielt forbruk.
- [...]

Vedlegg 2 Metode

1 Generelt om forvaltningsrevisjon

De sentrale delene av en forvaltningsrevisjon er beskrevet i *Standard for forvaltningsrevisjon* fra Norges Kommunerevisorforbund (RSK 001 Standard for forvaltningsrevisjon). Disse delene er like for alle forvaltningsrevisjoner. Kort oppsummert bestemmer kontrollutvalget problemstillingen i sin bestilling til Kommunerevisjonen. Kommunerevisjonen utleder relevante revisjonskriterier for problemstillingen. Kriteriene er målestokken som vi holder den reviderte enheten opp mot. For å svare på spørsmålet om enheten når de gitte målene/revisjonskriteriene, samler vi inn relevante data som vi bearbeider og analyserer. Dette gir oss et faktagrunnlag som vi vurderer opp mot revisjonskriteriene. Vurderingene leder fram til Kommunerevisjonens konklusjoner og eventuelle anbefalinger.

2 Beskrivelse av prosjektgjennomføring

Forvaltningsrevisjonen er forankret i kontrollutvalgets vedtak av 31. januar 2023 (sak 7).

Brev om oppstart av forvaltningsrevisjonen ble sendt ut 2. og 3. mai 2023 til Boligbygg Oslo KF, Brann- og redningsetaten, Byantikvaren, bydelene Alna, Bjerke, Frogner, Gamle Oslo, Grorud, Grünerløkka, Nordstrand, Sagene, St. Hanshaugen, Stovner, Søndre Nordstrand, Ullern og Vestre Aker, Bymiljøetaten, Deichman bibliotek, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Fornebubanen, Gravplassetaten, Helseetaten, Kulturetaten, Munchmuseet, Oslo Havn KF, Oslobygg KF, Plan- og bygningsetaten, Renovasjons- og gjenvinningsetaten, Rådhusets forvaltningstjeneste, Sykehjemsetaten, Utdanningsetaten, Utviklings- og kompetanseetaten, Vann- og avløpsetaten, Velferdsetaten, Byrådsavdeling for arbeid, inkludering og sosiale tjenester, Byrådsavdeling for byutvikling, Byrådsavdeling for finans, Byrådsavdeling for helse, eldre og innbyggertjenester, Byrådsavdeling for kultur, idrett og frivillighet, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Byrådsavdeling for næring og eierskap, Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap, Byrådslederens kontor, bydelsutvalgene i Alna, Bjerke, Frogner, Gamle Oslo, Grorud, Grünerløkka, Nordstrand, Sagene, St. Hanshaugen, Stovner, Søndre Nordstrand, Ullern og Vestre Aker og styrene i Boligbygg Oslo KF, Oslo Havn KF og Oslobygg KF.

Alle brevene inneholdt invitasjoner til oppstartsmøter for forvaltningsrevisjonen. Det ble gjennomført fire digitale oppstartsmøter. Det første ble avholdt 12. mai 2023 for Boligbygg Oslo KF, Bydel Nordstrand, Bydel Søndre Nordstrand, Bydel Vestre Aker, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Fornebubanen, Munchmuseet, Oslo Havn KF, Velferdsetaten, Byrådsavdeling for arbeid, inkludering og sosiale tjenester, Byrådsavdeling for kultur, idrett og frivillighet og Byrådsavdeling for næring og eierskap.

Det andre ble avholdt 15. mai 2023 for Brann- og redningsetaten, Bydel Sagene, Bydel Ullern, Helseetaten, Kulturetaten, Oslobygg KF, Rådhusets forvaltningstjeneste, Byrådsavdeling for byutvikling, Byrådsavdeling for helse, eldre og innbyggertjenester og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

Det tredje ble avholdt 23. mai 2023 for Byantikvaren, Bydel Alna, Bydel Bjerke, Bydel Frogner, Bydel Gamle Oslo, Bydel Grorud, Bydel Grünerløkka, Bydel St. Hanshaugen, Bydel Stovner, Deichman bibliotek, Gravplassetaten, Plan- og bygningsetaten, Renovasjons- og gjenvinningsetaten, Sykehjemsetaten, Utdanningsetaten, Utviklings- og kompetansetaten, Vann- og avløpsetaten, Byrådsavdeling for finans og Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap.

Det fjerde ble avholdt for Bymiljøetaten 25. mai 2023.

Lysarkene som ble brukt i presentasjonen i oppstartsmøtene, ble sendt til alle virksomheter som var omfattet av undersøkelsen, og overordnede byrådsavdelinger.

Utkast til revisjonskriterier ble først sendt til Utviklings- og kompetansetaten 25. mai 2023. Etaten hadde ingen kommentarer til revisjonskriteriene. Utkastet ble i andre omgang sendt til alle virksomhetene som var omfattet av undersøkelsen og tilhørende byrådsavdelinger 2. juni 2023. Boligbygg Oslo KF, Bymiljøetaten, Fornebubanen, Renovasjons- og gjenvinningsetaten og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel hadde innspill til revisjonskriteriene. Innspillene ble mottatt og til dels innarbeidet i to omganger i perioden fra 13. juni til 9. august 2023. Endelige revisjonskriterier ble sendt til alle virksomhetene som var omfattet av undersøkelsen og tilhørende byrådsavdelinger 10. august 2023.

26. mai 2023 ble det sendt ut oversikter av virksomhetenes anskaffelser i det daværende utvalget på 823 anskaffelser. Virksomhetene fikk beskjed om at de kunne gi beskjed hvis det var anskaffelser de mente Kommunerevisjonen burde være særskilt oppmerksomme på, eller der de mente det ikke var grunnlag for å stille klima-/miljøkrav.

Vi hadde et møte med Riksrevisjonen 18. august 2023 for å lære av deres erfaringer med tekstgraving i forvaltningsrevisjonen *Grønne offentlige anskaffelser*².

Hoveddelen av datainnsamlingen ble gjennomført i mai og juni 2023, med noe supplering i august og september. Hovedtyngden av behandlingen og analysen av datamaterialet ble gjennomført i august og september 2023. Et utkast til faktabeskrivelse ble utarbeidet i oktober og sendt til alle virksomheter som var omfattet av undersøkelsen for verifisering 25. oktober 2023. I oversendelsen av faktabeskrivelsen ble det opplyst om det ikke var forventet at virksomhetene skulle gå konkret inn i hver anskaffelse for å gi tilbakemelding om årsakene til at det ikke var stilt krav i den enkelte, men at de gjerne kunne gi generelle årsaksforklaringer dersom de hadde det. 16 virksomheter hadde innspill til faktabeskrivelsen. Innspill som gjaldt faktafeil, ble korrigert. Øvrige innspill ble vurdert og til dels innarbeidet i rapporten.

Det ble gjennomført tre forhåndspresentasjoner av rapporten og dens foreløpige vurderinger, to 1. desember og én 4. desember 2023.

Rapporten ble sendt til uttalelse 14. desember 2023. Byrådene fikk rapporten til uttalelse, mens alle virksomhetene som var omfattet av undersøkelsen, fikk den med mulighet for uttalelse.

² <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2021-2022/undersokelse-av-gronne-offentlige-anskaffelser/>

3 Metode for datainnhenting

3.1 Utvalg av virksomheter og anskaffelser

Forvaltningsrevisjonen tok utgangspunkt i alle anskaffelser som Oslo kommunes virksomheter hadde utlyst på Doffin i perioden fra 1. januar 2020 til 31. mars 2023. Vi valgte denne undersøkelsesperioden for å dekke så mye som mulig av perioden Oslo kommunes strategi for bærekraftig og redusert forbruk (byrådssak 249/19) og klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester (byrådssak 1123/19) og bygge- og anleggsplasser (byrådssak 1091/19) har vært gjeldene.

Vi fikk oversendt en oversikt fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) med alle utlysninger som var gjort på Doffin i perioden. Denne viste at Oslo kommunes virksomheter hadde utlyst 1268 kunngjøringer av konkurranser for anskaffelser i undersøkelsesperioden. Beredskapsstaten, Bydel Nordre Aker og Næringsetaten hadde ikke utlyst anskaffelser på Doffin i løpet av perioden og ble derfor ekskludert fra undersøkelsen.

Alle anskaffelser som er utlyst på Doffin, er kategorisert med CPV-numre som viser til ulike produkt- og tjenestekategorier. Tabellen nedenfor viser hvor mange anskaffelser Oslo kommune hadde utlyst i perioden fra 1. januar 2020 til 31. mars 2023 innenfor de ulike kategoriene.

Tabell 14 Antall utvalgte anskaffelser innenfor ulike produkt- og tjenestekategorier

Kategori	Antall
Jordbruksvarer, jordbruk, fiske, skogbruk og relaterte produkter	6
Petroleumsprodukter, drivstoff, elektrisitet og andre energikilder	10
Gruvedrift, grunnleggende metaller og relaterte produkter	6
Mat, drikkevarer, tobakk og relaterte produkter	5
Jordbruksmaskiner	8
Klær, fottøy, bagasjeartikler og tilbehør	5
Lær- og tekstilmaterialer, plast- og gummiartikler	1
Trykksaker og relaterte produkter	8
Kjemiske produkter	14
Kontor- og databasert utstyr og forsyninger, unntatt møbler og programvarepakker	9
Elektrisk utstyr, apparater, utstyr og forbruksvarer; belysning	11
Radio, fjernsyn, kommunikasjon, telekommunikasjon og relatert utstyr	14
Medisinsk utstyr, farmasøytiske produkter og personlig pleieprodukter	31
Transportutstyr og hjelpeprodukter til transport	45
Sikkerhets-, brannvern-, politi- og forsvarsmateriell	10
Musikkinstrumenter, sportsutstyr, leker, håndverk, kunstmateriell og tilbehør	12
Laboratorieutstyr, optisk utstyr og presisjonsutstyr (unntatt briller)	22
Møbler (inkludert kontormøbler), innredning, husholdningsapparater (unntatt belysning) og rengjøringsprodukter	17
Industrielle maskiner	23
Maskiner for gruvedrift, steinbrudd, anleggsmaskiner	6
Byggverk og materialer; hjelpeprodukter til bygging (unntatt elektrisk utstyr)	17
Bygge- og anleggsarbeider	363
Programvarepakker og informasjonssystemer*	21
Reparasjons- og vedlikeholdstjenester	68

Installasjonstjenester (unntatt programvare)	7
Hotell-, restaurant- og detaljhandelstjenester	38
Transporttjenester (unntatt avfallstransport)	30
Støttetjenester og hjelpetjenester innen transport; reisebyråttjenester*	2
Post- og telekommunikasjonstjenester	3
Offentlige tjenester	7
Finans- og forsikringstjenester*	6
Eiendomstjenester*	11
Arkitektoniske, bygningsmessige, ingeniør- og inspeksjonstjenester*	121
IT-tjenester: konsulentttjenester, programvareutvikling, internett og støtte*	47
Forsknings- og utviklingstjenester og relaterte konsulentttjenester*	20
Administrasjon, forsvar og sosiale sikkerhetstjenester*	9
Tjenester relatert til olje- og gassindustrien	1
Jordbruks-, skogbruks-, hagebruks-, akvakultur- og birøktttjenester	20
Forretningstjenester: juridiske tjenester, markedsføring, konsulentttjenester, rekruttering, trykking og sikkerhet*	67
Utdannings- og opplæringstjenester*	20
Helse- og sosialtjenester*	38
Avløps-, avfalls-, rengjørings- og miljøttjenester	65
Rekreasjons-, kultur- og idrettstjenester*	11
Andre samfunns-, sosiale og personlige tjenester*	13
Totalt	1268

Note: Kommunerevisjonen har ikke funnet en offisiell oversettelse av CPV-kategoriene til norsk. Kategoriene som framgår av tabellen, er oversatt fra engelsk til norsk ved hjelp av ChatGPT.

Vi undersøkte hvilke typer anskaffelser som var utlyst innenfor de ulike kategoriene. Kategorien «bygge- og anleggsarbeider» og kategoriene som i hovedsak omfattet anskaffelser der transport virket å være nødvendig ble vurdert som aktuelle for å svare på undersøkelsens problemstilling, og ble dermed lagt til grunn for utvalget.

Vi så at flere av kategoriene inneholdt anskaffelser der vi mente det var mindre aktuelt å stille klima- og miljøkrav sett i lys av kommunens føringer. Dette gjaldt 13 kategorier, og disse er markert med stjerne i tabellen. Barne- og familieetaten, Bydel Østensjø, byrådsavdelingene, bystyrets sekretariat, Innkrevingsetaten, Kommuneadvokaten og Oslo Origo hadde kun utlyst anskaffelser innenfor disse kategoriene og ble derfor ekskludert fra undersøkelsen.

Videre så vi på anskaffelsene som hver enkelt virksomhet hadde utlyst innenfor de utvalgte kategoriene. Dette gjorde vi for å forsikre oss om at alle virksomhetene hadde lyst ut anskaffelser der vi mente det var aktuelt å stille klima- og miljøkrav. Dette medførte at Klimaetaten ble ekskludert fra undersøkelsen, ettersom anskaffelsene etaten hadde utlyst innenfor de utvalgte vare- og tjenestekategoriene, kun gjaldt klima- og miljøfaglig kompetanse, der vi ikke anså det som særlig aktuelt å stille klima- og miljøkrav sett i lys av kommunens føringer.

I Kommunerevisjonens rapport 7/2023 *Kommunens bruk av innkjøpsmakt – samkjøpsavtaler* ble klima- og miljøkrav i et utvalg samkjøpsavtaler undersøkt. Undersøkelsen viste at det i all hovedsak var inngått avtaler som kunne bidra til å fremme klimavennlige løsninger og minimere miljøbelastningen. På bakgrunn av dette mente vi det var lav risiko for at det ikke var stilt klima- og miljøkrav i samkjøpsavtaler, og ekskluderte dem derfor fra utvalget. Utviklings- og kompetanseetaten hadde ikke

utlyst andre anskaffelser innenfor de utvalgte kategoriene og ble dermed ekskludert fra undersøkelsen.

Der vi så at den samme anskaffelsen hadde blitt utlyst flere ganger, ekskluderte vi alle utlysninger av den aktuelle anskaffelsen med unntak av den nyeste. For anskaffelser der vi så at det var mindre aktuelt å stille klima- og miljøkrav, og der konkurransegrunnlaget med vedlegg ikke lå offentlig tilgjengelig i Doffin, har vi ikke etterspurt dokumentasjon fra virksomhetene. Derfor har vi ekskludert disse anskaffelsene fra utvalget.

Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport gjelder ikke for anskaffelser av kjøretøy som er produsert og konstruert for brannvesen. Dette gjaldt tre av Brann- og redningsetatens anskaffelser, og disse er ekskludert fra utvalget.

Vi har tatt utgangspunkt i anskaffelser i kategorien «bygge- og anleggsarbeider» når vi har undersøkt om kommunen har stilt klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. For å undersøke klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester, har vi tatt utgangspunkt i anskaffelsene i de øvrige kategoriene. I forbindelse med faktaverifisering fikk vi tilbakemelding om enkelte anskaffelser som var feilkategorisert. Kategoriseringen av disse anskaffelsene ble rettet opp i.

3.2 Innhenting av datamateriale

Det endelige utvalget bestod av 717 anskaffelser. Konkurransegrunnlag med vedlegg for disse anskaffelsene ble i hovedsak lastet ned manuelt fra Doffin. For en del anskaffelser lå ikke disse dokumentene offentlig tilgjengelig i Doffin. Konkurransegrunnlag med vedlegg for disse anskaffelse ble enten etterspurt direkte fra virksomhetene eller hentet ut via KGV (konkurransegjennomføringsverktøy), som Utviklings- og kompetanseetaten opprettet tilganger for oss i.

3.3 Behandling av personopplysninger

Formålet med Kommunerevisjonens innhenting, behandling og oppbevaring av personopplysninger er å utføre den lovbestemte revisjonen av Oslo kommune. Hvilke personopplysninger vi samler inn og behandler, avhenger av hvilken informasjon vi trenger for å gjennomføre undersøkelsen. Personopplysningene vil kunne være opplysninger som kommunen er pålagt å innhente, som av andre grunner er i kommunens systemer, som ansatte plikter å oppgi til Kommunerevisjonen, eller som er gitt frivillig. Denne undersøkelsen er i stor grad basert på offentlige dokumenter. I tillegg har vi mottatt svar fra ansatte i virksomhetene på enkelte spørsmål knyttet til enkelte anskaffelser. Det har ikke blitt behandlet sensitive personopplysninger i undersøkelsen.

Kommunerevisjonen følger bestemmelsene i personopplysningsloven og legger vekt på å begrense lagringen av personopplysninger. Vi legger vekt på bare å innhente data som er relevante for formålet med undersøkelsen. Vi tar bare vare på personopplysninger som er nødvendige for dokumentasjon av arbeidet vi utfører. Personopplysninger lagres utilgjengelig for uvedkommende.

Retten til å få slettet personopplysninger er blant annet styrt av at Kommunerevisjonen har ti års lagringsplikt for dokumentasjon av revisjonene.

Ytterligere informasjon om Kommunerevisjonens ansvar for og behandling av personopplysninger finnes i vår [personvernerklæring](#)³.

4 Metode for dataanalyse

4.1 Tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast

For å analysere anskaffelsesdokumenter lastet vi konkurransegrunnlag (med ett unntak) og kontraktutkast (med to unntak) for anskaffelsene over i Rstudio, som er et miljø for statistiske beregninger og datavisualisering ved hjelp av programmeringsspråket R. For å legge til rette for maskinell tekstanalyse i R fjernet vi blant annet linjeskift og uønskede tegn fra dokumentene.

For å kunne skille mellom når et ord framkom som del av tildelingskriterier og som et absolutt krav, isolerte vi tildelingskriterieteksten i alle konkurransegrunnlagene. For alle anskaffelsene lagret vi tildelingskriterieteksten for seg selv og fjernet den fra resten av teksten i dokumentene som inngikk i den videre maskinelle tekstanalysen. Generell omtale av oppdragsgiverne som framgikk av dokumentene, ble også fjernet så langt det lot seg gjøre.

Det ble gjennomført søk på 78 søkeord som vi grupperte i 14 kategorier. Søkeordene er valgt ut etter manuell gjennomgang av konkurransegrunnlag og kontraktutkast, der vi merket oss hvilke ord som ble benyttet i forbindelse med klima- og miljøkrav som var stilt i utlysningene. Utvalget av søkeord og kategoriseringen av disse er kvalitetssikret internt i Kommunerevisjonen. Tabell 15 viser hvilke søkeord som inngikk i de ulike kategoriene, og antall treff på de ulike søkeordene.

Tabell 15 Kategorier og søkeord benyttet i den maskinelle tekstanalysen

Kategori	Søkeord	Antall treff
Utslippsfri og biogass	• Batterielektrisk	49 (2)
	• Biogass	40 (1)
	• \bEL(-)(bil motor båt vare buss truck maskin)	16
	• \bElektrisk	26
	• Hydrogen	50 (1)
	• Nullutslipp	56 (3)
	• Utslippsfri	53 (1)
Fossilfri og eurokrav	• Bio(-)(diesel drivstoff etanol)	356 (3)
	• Euro(klasse norm) (-)(5 V)	5
	• Euro(klasse norm) (-)(6 VI)	403 (8)
	• EN15940	10 (7)
	• Fossilfri	359 (2)
	• HVO(-)100	11 (6)
	• Naturgass	3
	• (Stage steg) (III 3)	7
	• (Stage steg) (IV 4)	2 (2)
	• (Stage steg) (V 5)	5 (5)
Utslipp	• CO2	22 (2)

³ <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13292652-1535640780/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Etater%2C%20foretak%20og%20ombud/Kommunerevisjonen/Personvernerkl%C3%A6ring%20for%20Kommunerevisjonen.pdf>

	• Forurensning • Karbon(fot)avtrykk carbon footprint • Klimagass • Miljøbelastning • Miljøgift • Svevestøv • \bUtslipp\b	186 (2) 1 131 204 1 11 93 (3)
Kjørestil	• Eco(-)driving • Energieffektiv kjøring • Miljøvennlig kjøring • Personbil • Ruteoptimalisering • Samkjøring • Tomgang	28 (1) 29 (1) 2 1 7 (3) 57 423
Støy	• (\bdb db\ a)) • (Støy lyd)(måling nivå)	7 15 (5)
Miljøledelsessystem	• \bEMAS\b • ISO 14001 • Miljøfyrtårn • Miljøledelse Ledelsessystem for miljø • Miljø(revisjon styring)	212 258 (1) 181 413 355
Miljørapportering	• Klima(gass)regnskap • Miljøoppfølgingsplan • Miljøprogram • (Miljø klima)rapport	6 70 (6) 27 11
Energimerking	• Energimerking • Energinotat • SIMIEN • Trykktest	18 18 17 20
Miljøpolitikk	• Byøkologisk program • Miljøarbeid • \bMiljølovgivning\b • Miljøpåvirkning	4 11 178 142
Bærekraft	• Bærekraftig ressursbruk • Emballasje • (Gjen om)bruk • Gjenvinn • Kildesorter • Klimanøytral • LCC • Levetid • Miljømerke • Palmeolje • Resirkuler • Returordning • Tropisk tømmer • Økologisk	115 (6) 531 (7) 72 (2) 53 (6) 45 (4) 1 2 34 (6) 3 (1) 108 51 (2) 522 (7) 336 (19) 2
Bygg og anlegg	• BREEAM • \bEPD\b • (Fjern grunn)varme • Lavkarbon • Massivtre • \b(Oppvarming tørk)\b • Passivhus • Transport av masser	8 (2) 19 (2) 30 3 4 34 (8) 16 317

Generelt	• Miljøvennlig	117 (4)
Engelsk	• Municipality	9
Kontrakttype	• Rammeavtale	220
	• Samspills(entrep kontrakt)	19

Note: Alle søkeordene gir treff uavhengig om bokstavene i dokumentene er store eller små. De fleste søkeordene gir treff uavhengig av om ordet framgår som et eget ord eller som del av et annet ord. Unntakene gjelder søkeord som starter eller slutter med «\b». Det vil si at søkeordet «\bMiljølovgivning\b» gir treff på «miljølovgivning» som et selvstendig ord, men ikke når det for eksempel inngår i ordet «arbeidsmiljølovgivning». Søkeord av typen «(Gjen|om)bruk» gir treff på både «gjenbruk» og «ombruk». Det vil si at søkeordet «Euro(klasse|norm)|(|-)(6|VI)» gir treff på 18 ulike formuleringer av det samme eurokravet. Tallene i parentes viser antallet av treffene som er fra den manuelle gjennomgangen, jf. metodevedleggets kapittel 4.2.

Søkeresultatene i kategoriene «Utslippsfri og biogass» og «Fossilfri og eurokrav» er brukt i rapporten der vi har beskrevet anskaffelser der det var stilt krav til drivstoffteknologi. Treffene på søkeordene «Energieffektiv kjøring», «Personbil», «Samkjøring», «Tomgangskjøring» og «\b(Oppvarming|tørk)\b» i kategoriene «Kjørestil» og «Bygg og anlegg» er brukt i rapporten når det gjelder anskaffelser der det henholdsvis var stilt krav om

- at sjåfører som leverer for eller på vegne av leverandøren, minimum seks måneder etter kontraktsoppstart skal ha gjennomført kurs i energieffektiv kjøring (eco-driving eller tilsvarende)
- at det ikke skal benyttes personbiler for transport av varer, gods, produkter, utstyr eller maskiner ved gjennomføring av kontrakten
- at partene i samråd kan avtale samkjøring/-levering for hele eller deler av de ulike kontraktene dersom leverandøren har andre samtidige kontraktsforhold med oppdragsgiveren
- at leverandøren skal arbeide for å redusere tomgangskjøring til et minimum, og at tomgangskjøring ikke skal forekomme på oppdragsgiverens adresser
- at oppvarming og tørk av byggeplass skal foregå utslippsfritt

Søkeresultatene i kategorien «Bærekraft» er brukt til omtale av kommunens praksis med å stille krav som kan bidra til redusert og bærekraftig forbruk, jf. rapportens kapittel 5.2.

Søkeordet «Municipality» i kategorien «Engelsk» er brukt for å identifisere anskaffelser med engelske konkurransegrunnlag eller kontraktutkast. Disse anskaffelsene er gjennomgått manuelt, jf. metodevedleggets kapittel 4.2.

Søkeordet «Samspills(entrep|kontrakt)» i kategorien «Kontrakttype» er benyttet til å identifisere anskaffelser som gjaldt samspillskontrakter. Disse anskaffelsene er det tatt forbehold rundt når det gjelder tildelingskriterier i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider, jf. kapittel 4.2.3.

Øvrige søkeresultater er ikke omtalt i rapporten eller benyttet på annen måte.

I flere tilfeller framkom enkelte søkeord i kategoriene «Utslippsfri og biogass» og «Fossilfri og eurokrav» i andre kontekster enn at det var stilt et absolutt krav om at en drivstoffteknologi skulle benyttes. Der dette gjaldt standardformuleringer som ikke innebar at det var stilt et absolutt krav om bruk av drivstoffteknologi, har vi valgt å skille ut søkeresultatene fra resten av resultatene. Tabellen nedenfor viser antall treff på ulike

søkeord som framkom i kontekster som vi valgte å skille ut fra resten av søkeresultatene.

Tabell 16 Antall treff på søkeord som framkom i en kontekst som ble skilt ut fra resten av søkeresultatene

Søkeord	Kontekst	Antall treff
Biodrivstoff	Krav om at biodrivstoffet skal oppfylle EUs bærekraftskriterier	405 (9)
Biodrivstoff	Krav om at leverandøren til enhver tid skal kunne dokumentere at biodrivstoffet oppfyller EUs bærekraftskriterier	304
Biodrivstoff	Krav om at biodrivstoffet ikke er basert på palmeolje eller biprodukter fra palmeoljeproduksjon	107 (1)
Biogass	Generelle krav til biogass som gjelder dersom leverandøren har valgt å benytte biogass	405
Biogass og naturgass	Krav om at dersom leverandøren har forpliktet seg til å benytte biogass, aksepteres kun innblanding av naturgass hvis 100 prosent ren biogass ikke er tilgjengelig i markedet	398
Utslippsfri og fossilfri	Definisjoner av begrepene	8
Nullutslipp	Fremtidige krav som gjelder fra 1. januar 2025	475 (26)

Note: Antallet treff i tabellen inngår ikke i tallene i tabell 15. Tall i parentes viser hvor mange av treffene som er fra den manuelle gjennomgangen, jf. metodevedleggets kapittel 4.2.

Søketreffene som gjaldt krav om at biogass skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass og framtidige krav som gjelder fra 1. januar 2025, er brukt i rapporten for å omtale anskaffelser der det henholdsvis var stilt krav om at

- biogass eller biodrivstoff som eventuelt benyttes, som minimum skal oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff
- dersom leverandøren benytter biogass, aksepteres innblanding av naturgass kun i tilfeller der 100 prosent ren biogass ikke er tilgjengelig i markedet
- fra 1. januar 2025 skal alle leveranser og oppdrag for Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, foretas med nullutslipps- eller biogasskjøretøy som minimum oppfyller euroklasse 6

4.2 Håndtering av falske positive og falske negative søkeresultater og manuell gjennomgang av anskaffelsesdokumenter

En utfordring ved ordsøk i dokumenter er at identifiseringen av de ulike typene krav og kriterier begrenses til treff på søkeordene som er valgt. Dette kan føre til skjevheter i resultatene i form av falske positive og falske negative søkeresultater.

At et søkeresultat er falskt positivt, vil si at det fanges opp gjennom søket uten å være relevant. I denne sammenheng vil det innebære at ett eller flere søkeord finnes i anskaffelsesdokumentasjonen, men i en kontekst som ikke gjelder klima- eller miljøkrav i anskaffelsen.

At et søkeresultat er falskt negativt, vil si at det kravet vi leter etter, finnes i dokumentene, men ikke fanges opp av søkene.

For å redusere antallet falske positive og falske negative søketreff gjennomgikk vi først konkurransegrunnlag og kontrakter manuelt for å identifisere ord som framkom i forbindelse med at det var stilt klima- og miljøkrav. I den maskinelle tekstanalysen benyttet vi kun søkeord som ofte brukes i forbindelse med at det stilles klima- og miljøkrav, og sjelden brukes i andre sammenhenger.

For å kunne se noe av konteksten der søkeordene framkom i anskaffelsesdokumentene, og dermed kunne ekskludere falske positive søkeresultater, laget vi en matrise i R med én anskaffelse per rad og ett søkeord per kolonne. Der den maskinelle tekstanalysen ga treff på et søkeord i dokumentene til en anskaffelse, lagret vi alle setningene der søkeordet framkom, over i anskaffelsens og søkeordets respektive celle i matrisen. Vi leste deretter gjennom alle setningene som gjaldt søkeord som er brukt til omtale i rapporten, og fjernet søkeresultater der vi så at ordene framkom i en kontekst som ikke var relevant. Der vi var i tvil om konteksten, gikk vi inn i dokumentene til den aktuelle anskaffelsen for å se mer av konteksten som setningen framkom i. Et eksempel på et falskt positivt søkeresultat kan være når søkeordet «elektrisk» gir treff der oppføring av elektriske installasjoner omtales i anskaffelsesdokumentene.

For å undersøke omfanget av falske negative resultater gikk vi manuelt gjennom konkurransegrunnlag med kontraktutkast for et tilfeldig utvalg på 30 anskaffelser. I gjennomgangen fant vi ingen falske negative treff som gjaldt klima- og miljøkrav som er omtalt i rapporten.

I forbindelse med faktaverifisering fikk vi tilbakemeldinger knyttet til noen få anskaffelser der krav ikke var fanget opp gjennom ordsøkene. Disse tilfellene ble korrigert. For eksempel var det et tilfelle der søkeordet «Biogass» ikke ga treff i en kontrakt der biogass var omtalt. Årsaken var at kvaliteten på pdf-dokumentet var lav, og biogass ble derfor lest som «biagass» i Rstudio. Det er risiko for at det finnes flere tilfeller der kvaliteten på pdf-dokumentet er for lav, og at krav av den grunn ikke har blitt fanget opp.

Et annet eksempel var at et krav om at biodrivstoffet skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier i en anskaffelse ikke var fanget opp siden «EUs» var det siste ordet på en side og «bærekraftskriterier» var første ordet på neste siden. Dette førte til at det ble lest som «EUs *innholdet i bunn-/topptekst* bærekraftskriterier», og kravet ble derfor ikke fanget opp gjennom ordsøket. Siden vi ikke har lyktes med å fjerne topptekst og bunnstekst fra dokumentene er det risiko for at det finnes flere tilfeller av dette for krav der søket består av flere ord, for eksempel hvis «euroklasse» er det siste ordet på en side og «6/IV» er første ordet på neste side.

I noen tilfeller kan kravspesifikasjonen i anskaffelser inkludere klima- og miljøkrav som ikke framgår av konkurransegrunnlaget eller kontraktutkastet. Kravspesifikasjonene er i mange tilfeller omfattende og kan bestå av flere ulike dokumenter. Det ble vurdert at det ville være tidkrevende å konvertere og sammenstille disse dokumentene til et format som ville muliggjøre en maskinell tekstanalyse. I tillegg vurderte vi at det var høy risiko for et stort omfang av falske positive søkeresultater, ettersom dokumentene var omfattende. Derfor ble kravspesifikasjonene til et tilfeldig utvalg på 50 anskaffelser gjennomgått manuelt. Gjennomgangen resulterte i få treff på søkeord som ikke framkom via den maskinelle tekstanalysen av konkurransegrunnlag og kontraktutkast.

Videre tok vi en manuell gjennomgang av kravspesifikasjonene til anskaffelser av kjøretøy og transporttjenester der det forelå kravspesifikasjoner. Dette gjaldt 31 anskaffelser. I gjennomgangen av disse fant vi noen anskaffelser der det var stilt krav til drivstoffteknologi som ikke framgikk av konkurransegrunnlag eller kontraktutkast, og dermed ikke var fanget opp av den maskinelle gjennomgangen.

Vi tok også en manuell gjennomgang av konkurransegrunnlag og kontraktutkast for alle ti anskaffelsene som hadde engelske dokumenter.

På bakgrunn av verifisering av faktabeskrivelsen tok vi en manuell gjennomgang av evalueringsskjemaer for alle 58 anskaffelser der både tildelingskriterium for klimavennlige kjøretøy var benyttet og den maskinelle tekstanalysen ikke hadde gitt treff på framtidige krav. Videre gjennomgikk vi Oslobyggs miljøoppfølgingsplaner i de 25 anskaffelsene der disse forelå. I tillegg viste noen virksomheter til krav i enkelte kravspesifikasjoner som vi ikke hadde gjennomgått manuelt.

Antall tilfeller der ulike klima- og miljøkrav ble oppdaget gjennom manuell gjennomgang av dokumenter, framgår av tallene i parentes i tabell 15.

Tildelingskriteriene som framgikk av konkurransegrunnlagene, gikk vi gjennom manuelt for å undersøke om og eventuelt hvor høyt miljø var vektet som tildelingskriterium. I forbindelse med faktaverifisering fikk vi påpekt at det var ett tilfelle der vi ikke hadde fanget opp at miljø inngikk som underkriterium i et tildelingskriterium for kvalitet, ved den manuelle gjennomgangen.

4.3 Gyldighet og pålitelighet

For å sikre at datagrunnlaget har tilfredsstillende kvalitet, har vi vurdert dataenes gyldighet (validitet) og pålitelighet (reliabilitet). Gyldighet refererer til hvor godt man klarer å måle det man har til hensikt å måle. Pålitelighet refererer til hvor nøyaktig innsamlingen av data har vært.

Denne undersøkelsen bygger på konkurransedokumenter som er innhentet fra Doffin og KGV og direkte fra de reviderte virksomhetene. Sett bort fra noen få unntak omfatter dette alle konkurransegrunnlag, kontraktutkast og kravspesifikasjoner til de 717 utvalgte anskaffelsene i undersøkelsen. Dette datamaterialet er etter Kommunerevisjons vurdering tilstrekkelig til å kunne fange opp klima- og miljøkrav som er stilt ved utlysning av anskaffelsene, og på et overordnet nivå vurdere kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i sine anskaffelser. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig for å vurdere forholdsmessigheten rundt kravene som er stilt i den enkelte anskaffelse. Oppdragsgivernes relevans- og forholdsmessighetsvurderinger rundt hvilke krav og tildelingskriterier som skal stilles i den enkelte anskaffelse, skal i utgangspunktet framgå av kontraktstrategien.

Kommunerevisjonen har ikke hatt ambisjoner om å vurdere om den enkelte virksomhet har en anskaffelsespraksis som etterlever aktuelle byrådssaker og veiledere, og kontraktstrategier er derfor ikke innhentet og undersøkt. I oversendelsen av faktabeskrivelse til verifisering ga vi beskjed om at vi ikke forventet at virksomhetene gikk konkret inn i hver enkelt anskaffelse for å gi tilbakemelding på årsakene til at det

ikke var stilt krav, men at de heller kunne gi generelle årsaksforklaringer til at det ikke stilles krav, dersom de hadde det.

Som nevnt ovenfor er det risiko for at ikke alle tilfeller der det er stilt klima- og miljøkrav i dokumentene, fanges opp gjennom en maskinell tekstanalyse. Manuell gjennomgang av konkurransegrunnlag og kontraktutkast for tilfeldig utvalgte anskaffelser tyder på at omfanget av slike tilfeller er lavt. Manuell gjennomgang av kravspesifikasjoner og tilbakemeldinger i forbindelse med faktaverifisering kan tyde på at det er enkelte tilfeller der det er stilt klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonene uten at det er fanget opp gjennom undersøkelsen.

Videre har de reviderte virksomhetene i forbindelse med faktaverifisering blitt forlagt hvilke anskaffelser som er lagt til grunn for tabelloversikter og omtaler i rapporten, slik at de har hatt mulighet til å gi tilbakemelding dersom de mente det fantes informasjon som vi ikke hadde fanget opp gjennom våre analyser. Vi har i den forbindelse fått enkelte tilbakemeldinger om krav som er stilt i andre dokumenter eller ikke fanget opp gjennom vår analyse.

På bakgrunn av informasjonen over, mener vi det er risiko for at det finnes flere tilfeller der krav ikke er fanget opp gjennom analysen, men at det er lite sannsynlig at dette er av et omfang som ville hatt vesentlig betydning for rapportens konklusjoner og anbefalinger.

Rapporten har vært underlagt kvalitetssikring internt i Kommunerevisjonen. Rapportens beskrivelser, vurderinger og konklusjoner er avpasset de begrensninger som ligger i datagrunnlaget. Som grunnlag for våre vurderinger, konklusjoner og anbefalinger mener vi at det innsamlede datamaterialet er tilstrekkelig gyldig og pålitelig.

Vedlegg 3 Virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av varer og tjenester

Vedlegget gir en nærmere beskrivelse av virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. Vedlegget gir utdypende informasjon til faktaframstillingen i rapportens kapittel 3. Nedenfor framgår generell informasjon som ikke gjentas i alle beskrivelsene av virksomhetenes praksis:

- Kildene til informasjonen som framgår av tabellene, er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene.
- Med «del av andre kriterier» i tabeller som viser vekt på tildelingskriterier for miljø, menes anskaffelser der miljø er satt som underkriterium i et annet tildelingskriterium, uten at den relative vekten på miljø er spesifisert. Der miljø er satt som et underkriterium som for eksempel er vektet 50 prosent, og det er presisert at miljø utgjør 40 prosent av kriteriet, har vi satt miljø til 20 prosent, og det inngår dermed i kategorien «20–29 %» i tabellene.
- Vi har vurdert ulike krav knyttet til drivstoffteknologier som beskrevet i kapittel 3.2.2.
- Med «andre klima- og miljøkrav» menes kravene som omtales i kapittel 3.2.4.
- Byrådssak 1123/19 gjelder anskaffelser med en kontraktsverdi over 500 000 kroner ekskludert mva. der transport er en del av ytelsen.
- Ifølge Utviklings- og kompetanseetatens veileder gjelder kravene i byrådssaken anskaffelser med en årlig kontraktsverdi over 500 000 kroner, der transport er nødvendig og forekommer i gjennomsnitt minst én gang i uken i løpet av kontraktsperioden og i enkeltanskaffelser.
- Ifølge byrådssaken og veilederen skal det gjennomføres markedsundersøkelser før utlysning av anskaffelser. Dersom markedsundersøken viser at minst tre leverandører har mulighet til å levere med nullutslipps- eller biogassteknologi, skal det stilles krav om bruk av disse teknologiene. Hvis ikke skal det benyttes tildelingskriterier for klimavennlige kjøretøy.

Det er ikke i alle tilfeller undersøkt om anskaffelsene omfattes av unntaksbestemmelsene i byrådssaken/veilederen eller ikke. Videre utlyser virksomhetene anskaffelser av ulike typer varer og tjenester, og det kan derfor være ulike krav som er aktuelle å stille i anskaffelsene til de forskjellige virksomhetene. Informasjonen som framgår av vedlegget, har dannet grunnlaget som vi har benyttet for å vurdere kommunens praksis samlet sett med å stille klima- og miljøkrav til transport i vare- og tjenesteanskaffelser. Den er ikke brukt for å vurdere hvorvidt den enkelte virksomhet i tilstrekkelig grad har fulgt bestemmelsene i byrådssak 1123/19.

a) Boligbygg Oslo KF

Informasjon om anskaffelsene

Boligbygg hadde utlyst 17 vare- og tjenesteanskaffelser i undersøkelsesperioden. Samlet estimert verdi på anskaffelsene var i underkant av 1,6 milliarder kroner.

Gjennomgang av anskaffelsesdokumentasjonen viser at rammeavtaler for håndverkertjenester for bebodde boliger og ubebodde boliger var de største anskaffelsene, med en estimert verdi på henholdsvis 500 og 800 millioner kroner. Ellers bestod utvalget av rammeavtaler for ulike tjenester. Tabell 17 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 17 Boligbyggs vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	2
5 000 001–50 000 000	11
500 001–5 000 000	3
0–500 000	0
Framkom ikke av datagrunnlaget	1
Totalt	17

Tabellen viser at tre av anskaffelsene hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, elleve hadde en estimert verdi på mellom 5 og 50 millioner kroner og to hadde en estimert verdi på over 50 millioner kroner. For én anskaffelse framkom ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 18 viser antall anskaffelser der det var krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, eller ingen krav til drivstoffteknologi.

Tabell 18 Krav til drivstoffteknologi i Boligbyggs vare- og tjenesteanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	4
Fossilfritt og/eller eurokrav	8
Ingen krav til drivstoffteknologi	5
Totalt	17

Tabellen viser at det var stilt krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy i fire av anskaffelsene. I åtte av anskaffelsene var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, mens det i fem anskaffelser ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 19 omfatter de 13 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, jf. oversikten i tabell 18. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var stilt krav om fossilfri teknologi eller eurokrav-drivstoffteknologi, eller om det ikke var stilt noen krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 19 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Boligbyggs vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	2	0	2
20–29 %	5	5	0
1–19 %	3	3	0
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	3	0	3
Totalt	13	8	5

Tabellen viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i ti av 13 anskaffelser der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. I to av disse var miljø vektet 30

prosent. I fem var det vektet mellom 20 og 29 prosent. I tre anskaffelser, inkludert rammeavtalene for håndverkertjenester med en estimert verdi på 500 og 800 millioner kroner, var miljø vektet mindre enn 20 prosent.

Gjennomgang av anskaffelsesdokumentasjonen viser at det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy i alle ti anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium. Det skulle ikke evalueres på ruteoptimalisering i noen av dem. Ifølge Boligbygg var det ikke aktuelt med tildelingskriterier for ruteoptimalisering i disse anskaffelsene.

I tre anskaffelser var det verken stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet miljø som tildelingskriterium. Dette gjaldt rammeavtaler for gartneritjenester, vedlikehold av garasjeporter og sveising, jern- og metallarbeider og andre småreparasjoner.

De ulike årsakene til at det ikke var stilt krav eller benyttet kriterier, var ifølge Boligbygg at kontraktstrategien var godkjent før rundskriv og veiledere for transportkravene var utarbeidet, at den årlige kontraktsverdien var på mindre enn 500 000 kroner, og at transport skulle foregå sjeldnere enn ukentlig.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 20 viser antall anskaffelser der andre utvalgte krav til transport var stilt.

Tabell 20 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	11
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	11
Kurs i energieffektiv kjøring	0
Samkjøring	5
Tomgangskjøring	14
Transportkrav som gjelder fra 2025	10

Note: n = 17.

Tabellen viser at det i elleve av anskaffelsene var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktsperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier. I de samme elleve var det også føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Det var ikke stilt krav som gjaldt gjennomføring av kurs i energieffektiv kjøring, i noen av anskaffelsene. Det var stilt krav som gjaldt samkjøring og tomgangskjøring, i henholdsvis fem og 14 anskaffelser.

I ti av anskaffelsene var det varslet om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy i forbindelse med levering og oppdrag for Oslo kommune.

b) Brann- og redningsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Brann- og redningsetaten hadde utlyst seks vare- og tjenesteanskaffelser med en samlet verdi på omtrent 34 millioner kroner. To av anskaffelsene hadde en estimert verdi på mer enn 5 millioner kroner. Dette gjaldt drivstoff og utstyr til røyk- og kjemikaliedykking.

De øvrige fire anskaffelsene hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i én anskaffelse. Det gjaldt den av etatens anskaffelser i utvalget som hadde høyest estimert verdi. I de fem andre var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Brann- og redningsetaten har gitt tilbakemelding om at det generelt er få aktuelle leverandører i anskaffelsene etaten foretar av beredskapsmateriell.

Miljø som tildelingskriterium

Analyse av konkurransegrunnlag med vedlegg for de fem anskaffelsene der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi, viser at det ikke var benyttet tildelingskriterier for miljø i disse.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Det var ikke stilt andre klima- og miljøkrav til transport i noen av Brann- og redningsetatens anskaffelser av varer og tjenester.

c) Bydeler

Informasjon om anskaffelsene

Bydelene Alna (3), Bjerke (2), Frogner (2), Gamle Oslo (3), Grorud (1), Grünerløkka (1), Nordstrand (1), St. Hanshaugen (1), Stovner (1), Søndre Nordstrand (3) og Ullern (1) hadde til sammen utlyst 19 anskaffelser av varer og tjenester med en samlet estimert verdi på i overkant av over 100 millioner kroner.

Gjennomgang av anskaffelsesdokumentasjonen viser at to anskaffelser hadde betydelig høyere estimert verdi enn resten, på 23 og 24 millioner kroner. Dette gjaldt henholdsvis kantinedrift på et omsorgssenter og parkdrift i flere bydeler. Utvalget bestod ellers av blant annet transporttjenester, større kjøretøy og oppgraderinger av lekeplasser. Tabell 21 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 21 Bydelenes vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	0
5 000 001–50 000 000	6
500 001–5 000 000	9
0–500 000	3
Framkom ikke av datagrunnlaget	1
Totalt	19

Tabell 21 viser at seks anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, og at ni hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner. Tre anskaffelser hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre og var derfor ikke omfattet av transportkravene som er fastsatt i byrådssak 1123/19. Den estimerte verdien for én av anskaffelsene framkom ikke av datagrunnlaget.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 22 viser antall anskaffelser der det var krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, eller ingen krav til drivstoffteknologi.

Tabell 22 Krav til drivstoffteknologi i bydelenes vare- og tjenesteanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp/biogass	4
Fossilfritt/eurokrav	5
Ingen krav til drivstoffteknologi	10
Totalt	19

I fire av anskaffelsene, herunder parkdrift med en estimert verdi på 24 millioner kroner, var det stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. I fem var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. I de øvrige ti anskaffelsene var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 23 omfatter de 15 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, jf. oversikten i tabell 22. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ingen krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 23 Vekt på tildelingskriteriet miljø i bydelens vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	4	1	3
20–29 %	2	1	1
1–19 %	3	1	2
Del av andre kriterier	2	2	0
Ikke brukt miljø som kriterium	4	0	4
Totalt	15	5	10

Som det kan utledes av tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i elleve av de femten anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. I fire av disse var kriteriet vektet 30 prosent eller mer. Alle fire var anskaffelser av transporttjenester.

I syv anskaffelser, hvorav alle transporttjenester, var det evaluert på klimavennlige kjøretøy, og for to av disse var det i tillegg evaluert på ruteoptimalisering.

I tre av de fire anskaffelsene der miljø var et tildelingskriterium, men kriteriet ikke innebar at det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy eller ruteoptimalisering, skulle det evaluert på gjenbruk/materialvalg. Dette gjaldt oppgradering av lekeplasser og bygging av interiør. I den siste var det evaluert på avfallshåndtering, emballasje og kortreist mat. Dette gjaldt drift av en personalkantine.

I fire anskaffelser, herunder kantinedrift på omsorgssenter med en estimert verdi på 23 millioner kroner, var det verken stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet miljø som

tildelingskriterium. Dette gjaldt også begge anskaffelsene med en estimert verdi på mindre enn 500 000 kroner.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 24 viser antall anskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 24 Antall av bydelens vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	7
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	7
Kurs i energieffektiv kjøring	3
Samkjøring	5
Tomgangskjøring	7
Transportkrav som gjelder fra 2025	9

Note: n = 19.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktperioden, skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, i syv av anskaffelsene. I de samme syv var det også føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Det var stilt krav som gjaldt energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring, i henholdsvis tre, fem og syv anskaffelser.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til leveranser og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i ni av anskaffelsene.

d) Bymiljøetaten

Informasjon om anskaffelsene

Bymiljøetaten hadde utlyst 62 anskaffelser av varer og tjenester i undersøkelsesperioden. 34 av disse hadde en samlet verdi i underkant av 2,4 milliarder kroner. Blant disse gjaldt de største anskaffelsene drift og vedlikehold av veinettet i Oslo sentrum og nord med en estimert verdi på 1120 millioner kroner og i Oslo vest med en estimert verdi på 400 millioner kroner. Tabell 25 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 25 Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	8
5 000 001–50 000 000	12
500 001–5 000 000	12
0–500 000	2
Framkom ikke av datagrunnlaget	28
Totalt	62

Tabellen viser at to anskaffelser hadde en estimert verdi på mindre enn 500 000 kroner. Disse var dermed ikke omfattet av transportkravene som er fastsatt i byrådssak 1123/19. Tolv hadde en verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, tolv en verdi

mellem 5 og 50 millioner kroner og åtte en verdi på 50 millioner kroner eller mer. For 28 av anskaffelsene framkom ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 26 viser antall anskaffelser der det var krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, krav om kjøretøy som var fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav, eller ingen krav til drivstoffteknologi.

Tabell 26 Krav til drivstoffteknologi i Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	17
Fossilfritt og/eller eurokrav	15
Ingen krav til drivstoffteknologi	30
Totalt	62

Tabellen viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i 17 av anskaffelsene. Dette omfattet blant annet de to største anskaffelsene, som gjaldt drift og vedlikehold av veinettet. I 15 anskaffelser var det stilt krav om kjøretøy som var fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav. I de siste 30 anskaffelsene var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 27 omfatter de 45 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, jf. oversikten i tabell 26. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var stilt krav om kjøretøy som skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav, eller om det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 27 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	6	2	4
20–29 %	3	2	1
1–19 %	4	3	1
Del av andre kriterier	1	0	1
Ikke brukt miljø som kriterium	31	8	23
Totalt	45	15	30

Som det kan utledes av tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i 14 av anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. I seks av disse var miljø vektet 30 prosent eller mer.

Tildelingskriteriet miljø innebar at det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy eller maskiner i ti av anskaffelsene. Andre klima- og miljøaspekter som det ble evaluert på, gjaldt blant annet gjenbruk/materialbruk, ivaretagelse av natur/miljø, emballasje, og avfallshåndtering. Det ble ikke evaluert på ruteoptimalisering i noen av anskaffelsene.

I åtte anskaffelser var det stilt krav om kjøretøy som var fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav, uten at miljø var benyttet som tildelingskriterium.

I 23 av anskaffelsene var det verken stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet miljø som tildelingskriterium. Det gjaldt blant annet en rammeavtale for utendørsarmaturer med en estimert verdi på 171 millioner kroner. Begge anskaffelsene med en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre var også blant disse. Ifølge Bymiljøetaten var det i kontraktstrategiene for et flertall av anskaffelsene begrunnet med at transport foregikk i gjennomsnitt mindre enn én gang i uken i løpet av kontraktsperioden, og i én var det begrunnet med at det var et konsultkjøp.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 28 viser antall av Bymiljøetatens vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 28 Antall av vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt ulike kontraktskrav knyttet til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	18
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	16
Kurs i energieffektiv kjøring	4
Samkjøring	13
Tomgangskjøring	19
Transportkrav som gjelder fra 2025	25

Note: n = 62.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktsperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, i 18 av anskaffelsene. I 16 anskaffelser var det føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Det var stilt krav som gjaldt energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring, i henholdsvis fire, 13 og 19 anskaffelser.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til leveranser og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i 25 av anskaffelsene.

e) Deichman bibliotek

Informasjon om anskaffelsene

Deichman bibliotek hadde utlyst to anskaffelser av varer og tjenester med en samlet verdi på 16 millioner kroner. Dette gjaldt søke- og utlånsautomater og en transporttjeneste med estimert verdi på henholdsvis 4 og 12 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav til transport

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i anskaffelsen av transporttjenester. I utlysningen av anskaffelsen av søke- og utlånsautomater var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet miljø som tildelingskriterium.

Det var ikke stilt andre klima- og miljøkrav til transport i de to anskaffelsene.

f) Eiendoms- og byfornyelsesetaten**Informasjon om anskaffelsene**

Eiendoms- og byfornyelsesetaten hadde utlyst fire anskaffelser av varer og tjenester med en samlet estimert verdi på 79 millioner kroner. Alle anskaffelsene var av rammeavtaler og gjaldt service og utbedringer på deponigassanlegg, gravetjenester, rydding på kommunale eiendommer og trefelling, beskjæring, fjerning av kratt og arborist-rapporter. Rammeavtalen for rydding på kommunale eiendommer var den største, med en estimert verdi på 50 millioner kroner. Resten av rammeavtalene hadde en estimert verdi på mellom 5 og 50 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i noen av anskaffelsene, men i tre anskaffelser var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. I én anskaffelse var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Videre viser analysen av anskaffelsesdokumentene at miljø var benyttet som tildelingskriterium og vektet 30 prosent i tre av anskaffelsene. I samtlige skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy/maskiner. Det var ikke evaluert på ruteoptimalisering i noen av anskaffelsene.

I rammeavtalen for service og utbedringer på deponianlegg var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium, men her var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. Ifølge etaten ble det vurdert at det ikke var nødvendig å benytte miljø som tildelingskriterium i denne anskaffelsen siden deponigassanlegget er et stort miljø som i seg selv bidrar til reduserte CO₂-utslipp.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 29 viser antall vare- og tjenesteanskaffelser der etaten hadde stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 29 Antall av vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt ulike kontraktskrav knyttet til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	3
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	3
Kurs i energieffektiv kjøring	0
Samkjøring	0
Tomgangskjøring	3
Transportkrav som gjelder fra 2025	4

Note: n = 4.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktsperioden, skal oppfylle Eus bærekraftskriterier, og føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass, i tre av anskaffelsene.

Det var ikke stilt krav som gjaldt samkjøring eller gjennomføring av kurs i energieffektiv kjøring, i noen av anskaffelsene.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til leveranser og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i alle fire anskaffelsene.

g) Gravplassetaten

Informasjon om anskaffelsene

Gravplassetaten hadde utlyst syv anskaffelser av varer og tjenester med en samlet verdi på omtrent 30 millioner. Det var fire anskaffelser av blomster og planter, to anskaffelser av tunge kjøretøy og én anskaffelse av konteinerleie/avfallstømming.

Fem av anskaffelsene hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner. To hadde en estimert verdi på mer enn 5 millioner kroner og gjaldt anskaffelser av sommerblomster og elektriske lastebiler.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i to av anskaffelsene. Dette gjaldt begge anskaffelsene av tunge kjøretøy, der det var stilt krav om at de skulle være elektriske. I tre anskaffelser var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. I to anskaffelser var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Analyse av konkurransegrunnlag med vedlegg for de fem anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i én av disse anskaffelsene. Den gjaldt konteinerleie og tømming av avfall på gravplasser og krematorium. Her var miljø vektet 35 prosent og det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy.

Miljø var ikke benyttet som tildelingskriterium i de øvrige fire anskaffelsene, som alle var anskaffelser av blomster og planter.

Andre klima- og miljøkrav til transport

For fem av seks andre klima- og miljøkrav til transport var det ikke stilt krav i noen av Gravplassetatens anskaffelser av varer og tjenester. Unntaket gjaldt kravet om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til levering og oppdrag for Oslo kommune, og dette var inkludert i alle syv anskaffelsene.

h) Helseetaten

Informasjon om anskaffelsene

Helseetaten hadde utlyst fire anskaffelser av varer og tjenester til en samlet verdi av 93 millioner. Det var én anskaffelse av beredskapshotell og tre anskaffelser av rammeavtaler for henholdsvis tanntekniske varer og tjenester, dentale forbruksvarer og transport til legevakten. Anskaffelsen av beredskapshotell hadde en estimert verdi på 2 millioner kroner. De tre øvrige anskaffelsene hadde en estimert verdi på mellom 15 og 44 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav til transport

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i alle tre rammeavtalene. I anskaffelsen av beredskapshotell var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet miljø som tildelingskriterium.

Når det gjelder andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport, viser analysen at det var stilt krav som gjaldt bærekraftskriterier for biodrivstoff, innblanding av naturgass i biogass, energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring, i én anskaffelse. Denne gjaldt en rammeavtale for tanntekniske varer og tjenester. Det var ikke stilt krav i noen av anskaffelsene om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy i forbindelse med levering og oppdrag for Oslo kommune.

i) Kulturetaten

Informasjon om anskaffelsene

Kulturetaten hadde utlyst to anskaffelser av varer og tjenester med en samlet estimert verdi på omtrent 166 millioner kroner. Disse gjaldt drift av kafé/restaurant i henholdsvis Oslo ladegård med en estimert verdi på omtrent 55,6 millioner kroner og Herregårdskroen med en estimert verdi på 110 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav til transport

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi eller andre klima- og miljøkrav til transport i anskaffelsene. Miljø var heller ikke benyttet som tildelingskriterium i noen dem.

Kulturetaten har informert om at hovedutfordringen knyttet til praksisen med å stille klima- og miljøkrav ligger i at det ikke er god nok kunnskap internt i etaten om klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Videre viste etaten til det i begge anskaffelsene ble benyttet konsesjonskontrakter, noe som gjorde at miljøkrav ikke ble fanget opp på samme måte som om det hadde vært benyttet standardkontrakt.

j) Munchmuseet

Informasjon om anskaffelsene

Munchmuseet hadde utlyst 17 anskaffelser av varer og tjenester. Den estimerte verdien framgikk ikke av datagrunnlaget for noen av anskaffelsene, med unntak av en anskaffelse av skilt til museet. Denne anskaffelsen hadde en estimert verdi på litt over 2 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i noen av anskaffelsene. I to av anskaffelsene var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. Dette gjaldt en anskaffelse av skinne og pantograf og en dynamisk innkjøpsordning for kunsttransport. I de øvrige 15 anskaffelsene var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 30 viser hvordan miljø var vektet som tildelingskriterium i anskaffelsene. Tabellen viser antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ingen krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 30 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Munchmuseets vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	0	0	0
20-29 %	0	0	0
1-19 %	1	0	1
Del av andre kriterier	12	2	10
Ikke brukt miljø som kriterium	4	0	4
Totalt	17	2	15

Som det kan utledes av tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i 13 anskaffelser. I tolv av disse inngikk miljø som ett av flere underkriterier i tildelingskriteriet kvalitet. Kvalitet var vektet mellom 50 og 80 prosent i alle anskaffelsene, men den relative vekten til underkriteriet miljø var ikke angitt i noen av dem. Unntaket var en anskaffelse av en datastyrt passepartout-skjærer der miljø var vektet 10 prosent. Her skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy. I fem av de tolv anskaffelsene der miljø var satt som underkriterium, skulle det også evalueres på klimavennlige kjøretøy.

I de syv anskaffelsene der miljø var benyttet som underkriterium, men det ikke skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy, skulle det evalueres på miljø- og samfunnsansvar, uten at det var spesifisert nærmere hva dette innebar. Dette gjaldt blant annet en anskaffelse av kunsttransport.

I fire anskaffelser var det verken stilt krav til drivstoffteknologi eller benyttet miljø som tildelingskriterium. Dette gjaldt anskaffelser av tittelkort, fuktkammer, gulvmikroskoper og gulvpress til papirkonservering.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 31 viser antall av Munchmuseets vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 31 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt ulike kontraktskrav knyttet til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	1
Tydelige føringer mot innblanding av naturgass i biogass	1
Kurs i energieffektiv kjøring	0
Samkjøring	0
Tomgangskjøring	1
Transportkrav som gjelder fra 2025	4

Note: n = 17.

Tabellen viser at det i én anskaffelse var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktsperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, at innblanding av naturgass i biogass kun tillates dersom 100 prosent ren biogass ikke er tilgjengelig i markedet, og at tomgangskjøring ikke tillates på oppdragsgiverens adresser.

Det var ikke stilt krav som gjaldt samkjøring eller gjennomføring av kurs i energieffektiv kjøring, i noen av anskaffelsene.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til levering og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i fire av anskaffelsene.

k) Oslo Havn KF

Informasjon om anskaffelsene

Oslo Havn hadde utlyst syv anskaffelser av varer og tjenester. Fem av disse hadde en samlet estimert verdi i underkant av 40 millioner kroner, mens den estimerte verdien for to av anskaffelsene ikke framkom av datagrunnlaget. To anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, mens tre hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. De to største anskaffelsene gjaldt fortøyningsflåte og perimetersikring, med estimert verdi på henholdsvis 15 og 13 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i noen av anskaffelsene. I to av anskaffelsene var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, mens det i fem anskaffelser ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 32 viser hvordan miljø var vektet som tildelingskriterium i anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Tabellen viser antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ingen krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 32 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Oslo Havns vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	0	0	0
20–29 %	1	0	1
1–19 %	2	1	1
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	4	1	3
Totalt	7	3	4

Som det kan utledes fra tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i tre av anskaffelsene. I alle tre var miljø vektet lavere enn 30 prosent. I to av anskaffelsene skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy. I den siste skulle det evalueres på støynivå, miljøbelastning og energieffektivitet.

Videre viser tabellen at miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium i fire av anskaffelsene. I tre av disse var det heller ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Dette var en anskaffelse av solcellepaneler og de to største anskaffelsene i utvalget, som gjaldt fortøyningsflåte og perimetersikring.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 33 viser antall av Oslo Havns vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 33 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	4
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	4
Kurs i energieffektiv kjøring	0
Samkjøring	0
Tomgangskjøring	4
Transportkrav som gjelder fra 2025	5

Note: n = 7.

Tabellen viser at kravene om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, at innblanding av naturgass i biogass kun tillates dersom 100 prosent ren biogass ikke er tilgjengelig i markedet, og at tomgangskjøring ikke tillates på oppdragsgiverens adresser, var stilt i fire anskaffelser hver.

Det var ikke stilt krav som gjaldt samkjøring eller gjennomføring av kurs i energieffektiv kjøring, i noen av anskaffelsene.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til levering og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i fem anskaffelser.

l) Oslobygg KF**Informasjon om anskaffelsene**

Oslobygg (inkl. tidligere Kultur- og idrettsbygg, Omsorgsbygg og Undervisningsbygg) hadde utlyst 63 anskaffelser av varer og tjenester. 60 av disse hadde en samlet estimert verdi på over 2,5 milliarder kroner, mens den estimerte verdien ikke framkom av datagrunnlaget for de øvrige tre anskaffelsene. Tabell 34 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 34 Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	9
5 000 001–50 000 000	18
500 001–5 000 000	22
0–500 000	11
Framkom ikke av datagrunnlaget	3
Totalt	63

Tabellen viser at elleve anskaffelser hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre. 22 anskaffelser hadde en estimert verdi på mellom 500 000 og 5 millioner kroner, 18 hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner, og ni hadde en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner.

Utvalget bestod blant annet av 29 anskaffelser av utstyr til storbylegevakten og 22 rammeavtaler. Det var stor variasjon mellom estimert verdi på de ulike anskaffelsene. Fem av rammeavtalene hadde en estimert verdi mellom 200 og 500 millioner kroner, mens elleve av anskaffelsene til Oslo storbylegevakt hadde en estimert verdi på mindre enn 500 000 kroner. Disse var derfor ikke omfattet av transportkravene som er fastsatt i byrådssak 1123/19.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 35 viser antall anskaffelser der det var krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, eller ingen krav til drivstoffteknologi.

Tabell 35 Krav til drivstoffteknologi i Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	10
Fossilfritt og/eller eurokrav	14
Ingen krav til drivstoffteknologi	39
Totalt	63

I ti av anskaffelsene var det stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Dette gjaldt en anskaffelse av en elektrisk prepareringsmaskin og ni rammeavtaler, herunder to med en estimert verdi på mer enn 200 millioner kroner.

I ytterligere 14 anskaffelser var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. Dette gjaldt en anskaffelse av elevtransport, en anskaffelse av en prepareringsmaskin og tolv rammeavtaler.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 36 omfatter de 53 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, som kan utledes fra tabell 35. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi og/eller oppfyllelse av eurokrav eller ikke var stilt krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 36 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	2	1	1
20-29 %	8	8	0
1-19 %	1	1	0
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	42	4	38
Totalt	53	14	39

Det kan utledes fra tabellen at miljø var benyttet som tildelingskriterium i elleve av de 53 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Dette gjaldt en anskaffelse av elevtransport og ti rammeavtaler. I samtlige skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy, og i to skulle det også evalueres på ruteoptimalisering. Miljø var vektet 30 prosent i to av anskaffelsene.

Miljø var ikke benyttet som tildelingskriterium i 42 av anskaffelsene. I 38 av disse var det heller ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Dette gjaldt blant annet alle 29 anskaffelsene til Oslo storbylegevakt. Oslobygg har gitt tilbakemelding om at tidligere Omsorgsbygg ikke hadde informert om at det skulle stilles transportkrav i anskaffelsene til storbylegevakten, og at dette derfor ikke har blitt gjort når Oslobygg har utlyst anskaffelser til legevakten.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 37 viser antall av Oslobyggs vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 37 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	13
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	13
Kurs i energieffektiv kjøring	2
Samkjøring	9
Tomgangskjøring	18
Transportkrav som gjelder fra 2025	19

Note: n = 63.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, i 13 av anskaffelsene. Det var også 13 anskaffelser der det var føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Det var stilt krav som gjaldt energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring, i henholdsvis to, ni og 18 anskaffelser.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til leveranser og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i 19 av anskaffelsene.

m) Plan- og bygningsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Plan- og bygningsetaten hadde utlyst én anskaffelse. Den gjaldt landmålingsutstyr og hadde en estimert verdi på 3,5 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav til transport

Analyse av anskaffelsens konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi eller andre klima- og miljøkrav til transport. Miljø var heller ikke benyttet som tildelingskriterium.

Plan- og bygningsetaten har informert om at det ble etablert en årlig serviceavtale på utstyret, og at transport av utstyret i forbindelse med service foregår med etatens egne tjenestebiler, som er elektriske.

n) Renovasjons- og gjenvinningsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Renovasjons- og gjenvinningsetaten (inkl. tidligere Energigjenvinningsetaten og Renovasjonsetaten) hadde utlyst 53 anskaffelser av varer og tjenester. 50 av disse

hadde en samlet estimert verdi i underkant av 1,2 milliarder kroner. For de tre øvrige anskaffelsene framgikk ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget. Tabell 38 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 38 Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	6
5 000 001–50 000 000	32
500 001–5 000 000	12
0–500 000	0
Framkom ikke av datagrunnlaget	3
Totalt	53

Tabellen viser at tolv anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, 32 hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner og seks hadde en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner. De to største anskaffelsene gjaldt kjøp av renovasjonsbiler og kildesorteringsposer med en estimert verdi på henholdsvis 185 og 106 millioner.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 39 viser antall anskaffelser der det var stilt krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, eller ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 39 Krav til drivstoffteknologi i Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	5
Fossilfritt og/eller eurokrav	26
Ingen krav til drivstoffteknologi	22
Totalt	53

Tabellen viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i fem av anskaffelsene. Dette gjaldt blant annet kjøp av renovasjonsbiler til 185 millioner samt en rammeavtale for leveranse, service og vedlikehold av ventiler, drift av personalkantine og transport og etterbehandling av bunnaske. I 26 anskaffelser var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. I 22 anskaffelser var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 40 omfatter de 48 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, som kan utledes fra tabell 39. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ikke var stilt krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 40 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	12	9	3
20–29 %	5	4	1
1–19 %	6	4	2
Del av andre kriterier	6	3	3
Ikke brukt miljø som kriterium	19	6	13
Totalt	48	26	22

Tabellen viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i 29 av 48 anskaffelser der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi. I tolv av disse var miljø vektet 30 prosent eller mer. Dette gjaldt blant annet anskaffelsen av kildesorteringsposer med en estimert verdi på 106 millioner kroner. I elleve var miljø vektet mindre enn 30 prosent. I de siste seks der miljø var benyttet som tildelingskriterium, var miljø satt som et underkriterium under andre tildelingskriterier, uten at den relative vekten på miljø var angitt.

Det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy i 22 anskaffelser og på ruteoptimalisering i seks anskaffelser. I noen anskaffelser skulle det evalueres på blant annet avfallshåndtering, gjenbruk/materialbruk og produktenes forventede levetid.

I 19 anskaffelser var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. I 13 av disse var det heller ikke stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. Dette gjaldt blant annet anskaffelser av kjemikalier og rammeavtaler for ulike tjenester.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 41 viser antall av Renovasjons- og gjenvinningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 41 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	24
Føringer mot innblanding av naturgass i biogass	22
Kurs i energieffektiv kjøring	6
Samkjøring	7
Tomgangskjøring	22
Transportkrav som gjelder fra 2025	28

Note: n = 53.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktsperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, i 24 av anskaffelsene. I 22 anskaffelser var det føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Det var stilt krav som gjaldt energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring, i henholdsvis seks, syv og 22 anskaffelser.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til leveranser og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i 28 av anskaffelsene.

o) Rådhusets forvaltningstjeneste

Informasjon om anskaffelsene

Rådhusets forvaltningstjeneste hadde utlyst seks anskaffelser av varer og tjenester med en samlet estimert verdi på omtrent 70 millioner kroner. Fire av anskaffelsene hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner og én hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. Én anskaffelse hadde en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner og gjaldt serveringstjenester på rådhuset.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i fire av anskaffelsene. I de øvrige to anskaffelsene var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav.

Miljø som tildelingskriterium

Videre analyse viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i begge anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. I begge skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy. I anskaffelsen av serviceavtale for heiser var miljø vektet 10 prosent.

I anskaffelsen av serveringstjenester med en estimert verdi på 52 millioner kroner inngikk miljø som et underkriterium under tildelingskriteriet samfunnsansvar, uten at den relative vekten på miljø var angitt. Under miljø skulle det evalueres på avfallshåndtering, matvarer, reduksjon av matsvinn, emballasje, gjenbruk/materialvalg og miljørapportering i tillegg til klimavennlige kjøretøy.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 42 viser antall av Rådhusets forvaltningstjenestes vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 42 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	2
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	3
Kurs i energieffektiv kjøring	1
Samkjøring	1
Tomgangskjøring	2
Transportkrav som gjelder fra 2025	5

Note: n = 6.

Tabellen viser at krav som gjaldt EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff, tomgangskjøring og innblanding av naturgass i biogass, var stilt i henholdsvis to, to og tre anskaffelser hver.

Krav som gjaldt energieffektiv kjøring og samkjøring, var stilt i én anskaffelse hver.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til levering og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i fem av seks anskaffelser.

p) Sykehjemsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Sykehjemsetaten hadde utlyst elleve anskaffelser av varer og tjenester. Ni av disse hadde en samlet estimert verdi på omtrent 85 millioner kroner. Den estimerte verdien for de to øvrige anskaffelsene framkom ikke av datagrunnlaget. Fire av anskaffelsene hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, og fem hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. De største anskaffelsene gjaldt rammeavtaler for ferske brød og kaker til 20 millioner kroner og ferskt kjøtt og kjøttprodukter til 30 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Analyse av anskaffelsenenes konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i noen av anskaffelsene. I tre av anskaffelsene var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. I de siste åtte anskaffelsene var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 43 viser antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ingen krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 43 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Sykehjemsetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	6	2	4
20–29 %	2	1	1
1–19 %	2	0	2
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	1	0	1
Totalt	11	3	8

I ti av anskaffelsene var miljø brukt som tildelingskriterium. Miljø var vektet minimum 30 prosent i seks av dem. Det skulle evalueres på klimavennlige kjøretøy i åtte av anskaffelsene. I de to siste der miljø var benyttet som tildelingskriterium, skulle det evalueres på gjenbruk/materialbruk, og støynivå og energieffektivitet. Dette gjaldt henholdsvis anskaffelser av prosedyretreningsutstyr og oppvarmingsovn.

I én anskaffelse var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. Det gjaldt en rammeavtale for servise, kjøkkenutstyr og mindre elektrisk utstyr.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 44 viser antall av Sykehjemsetatens vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 44 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	4
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	4
Kurs i energieffektiv kjøring	0
Samkjøring	4
Tomgangskjøring	4
Transportkrav som gjelder fra 2025	6

Note: n = 11.

Tabellen viser at det var stilt krav som gjaldt EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff, innblanding av naturgass i biogass, samkjøring og tomgangskjøring, i fire anskaffelser hver.

Det var ikke stilt krav som gjaldt gjennomføring av kurs i energieffektiv kjøring i noen av anskaffelsene.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til levering og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i seks anskaffelser.

q) Utdanningsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Utdanningsetaten hadde utlyst 23 anskaffelser av varer og tjenester. Elleve av disse hadde en samlet estimert verdi på omtrent 205 millioner kroner. Estimert verdi for de siste tolv anskaffelsene var ukjent. Utvalget bestod i hovedsak av kantinedrift og elevtransport. Tabell 45 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenenes estimerte verdi.

Tabell 45 Utdanningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	1
5 000 001–50 000 000	5
500 001–5 000 000	4
0–500 000	1
Framkom ikke av datagrunnlaget	12
Totalt	23

Tabellen viser at én anskaffelse hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre. Den var dermed ikke omfattet av transportkravene som er fastsatt i byrådssak 1123/19. Fire anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, og fem hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. Én anskaffelse hadde en estimert verdi på over 50 millioner kroner. Dette gjaldt en rammeavtale for skolebøker med en estimert verdi på 150 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 46 viser antall anskaffelser der det var krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, eller ingen krav til drivstoffteknologi.

Tabell 46 Krav til drivstoffteknologi i Utdanningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	5
Fossilfritt og/eller eurokrav	2
Ingen krav til drivstoffteknologi	16
Totalt	23

Tabellen viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i fem av anskaffelsene. Dette gjaldt tre anskaffelser av elevtransport, en anskaffelse av installasjon av intercomsystemer og rammeavtalen for skolebøker med estimert verdi på 150 millioner kroner.

I to anskaffelser var det stilt krav om kjøretøy som skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav. Disse gjaldt elevtransport til og fra barnetoget på 17. mai og til sommerskolen. Utdanningsetaten har informert om at årsakene til at det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasssteknologi i disse anskaffelsene, var at det ikke finnes leverandører med nok slike busser til å kjøre elevene på 17. mai, og at perioden med sommerskole sammenfaller med perioden med mye buss for tog, noe som innskrenker muligheten for å anskaffe transport med disse teknologiene.

I de øvrige 16 anskaffelsene var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi. 14 av disse gjaldt kantinedrift på skoler, der Utdanningsetaten har informert om at transport ikke var en del av anskaffelsene.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 47 omfatter de 18 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, som kan utledes fra tabell 46. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var stilt krav om kjøretøy som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav, eller ikke var stilt krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 47 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Utdanningsetatens vare- og tjenesteanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	1	1	0
20–29 %	5	1	4
1–19 %	10	0	10
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	2	0	2
Totalt	18	2	16

Miljø var benyttet som tildelingskriterium i 16 av 18 anskaffelser der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. To av disse gjaldt elevtransport. I begge disse skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy. I den ene var miljø vektet 30 prosent.

De øvrige 14 anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, gjaldt kantinedrift. Klimavennlige kjøretøy eller ruteoptimalisering inngikk ikke i evalueringen av miljø i noen av disse, men det ble evaluert på miljøsertifiseringer og leverandørens

arbeid for å sikre bærekraft og miljø. I ti av kantineanskaffelsene var miljø vektet 15 prosent. I de fire andre var miljø vektet 20 prosent.

I to anskaffelser var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. Dette gjaldt to enkeltanskaffelser av musikkinstrumenter og håndverksutstyr.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 48 viser antall anskaffelser der andre utvalgte krav til transport var stilt.

Tabell 48 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	5
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	5
Kurs i energieffektiv kjøring	5
Samkjøring	5
Tomgangskjøring	5
Transportkrav som gjelder fra 2025	5

Note: n = 23.

Tabellen viser at alle de undersøkte kravene var stilt i fem anskaffelser hver.

r) Vann- og avløpsetaten Informasjon om anskaffelsene

Vann- og avløpsetaten hadde utlyst 78 anskaffelser av varer og tjenester. 54 av anskaffelsene hadde en samlet estimert verdi i overkant av 600 millioner kroner. For de øvrige 24 anskaffelsene framkom ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget. Utvalget bestod blant annet av flere rammeavtaler og kjøp av spesialutstyr knyttet til drift av vann- og avløpssystemer. Tabell 49 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenens estimerte verdi.

Tabell 49 Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	1
5 000 001–50 000 000	17
500 001–5 000 000	31
0–500 000	5
Framkom ikke av datagrunnlaget	24
Totalt	78

Tabellen viser at 31 anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, og at 17 hadde en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner. Én anskaffelse hadde en estimert verdi på over 50 millioner kroner. Dette var en anskaffelse av rør og rørdeler til prosjektet Ny vannforsyning Oslo med en estimert verdi på 310 millioner kroner, som utgjør over halvparten av den samlede estimerte verdien for anskaffelsene.

Fem anskaffelser hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre og var dermed ikke omfattet av transportkravene som er fastsatt i byrådssak 1123/19. Dette gjaldt anskaffelser av laboratorieoppvaskmaskin, kumfres og rammeavtaler for analysetjenester, budtjenester og fiberduk.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 50 viser antall anskaffelser der det var krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav, eller ingen krav til drivstoffteknologi.

Tabell 50 *Krav til drivstoffteknologi i Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser*

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	17
Fossilfritt og/eller eurokrav	14
Ingen krav til drivstoffteknologi	47
Totalt	78

Det var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy i 17 av anskaffelsene. Dette gjaldt blant annet anskaffelsen av rør og rørdeler til 310 millioner kroner. Videre gjaldt det i hovedsak kjøp av diverse kjøretøy og noen rammeavtaler for ulike varer og tjenester. I 14 anskaffelser var det stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller kjøretøy som oppfyller eurokrav. I 47 anskaffelser var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Ifølge etaten hadde flesteparten av disse en årlig kontraktsverdi på mindre enn 500 000 kroner eller transport som foregikk sjeldnere enn ukentlig. I andre anskaffelser var det etaten selv som stod for transporten. Andre anskaffelser var enkeltleveranser. Etaten oppga dette som årsaker til at det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 51 omfatter de 61 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, som kan utledes fra tabell 50. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen hvorvidt det var krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ingen krav til drivstoffteknologi i anskaffelsene.

Tabell 51 *Vekt på tildelingskriteriet miljø i Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser*

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	3	3	0
20–29 %	5	3	2
1–19 %	2	1	1
Del av andre kriterier	1	0	1
Ikke brukt miljø som kriterium	50	7	43
Totalt	61	14	47

Som det kan utledes fra tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i elleve av 61 anskaffelser der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. I tre av disse var miljø vektet 30 prosent.

I syv av anskaffelsene skulle det evalueres på klimavennlige kjøretøy. I én skulle det evalueres på ruteoptimalisering. I de siste tre anskaffelsene skulle det evalueres på støynivå og produktets forventede levetid, støynivå og miljøbelastning, og gjenbruk/materialbruk.

I 50 anskaffelser var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. I 43 av disse var det heller ikke stilt krav til drivstoffteknologi. Dette gjaldt i hovedsak rammeavtaler for diverse varer. Årsakene til dette var ifølge etaten de samme som nevnt i delkapittelet om krav til drivstoffteknologi.

Andre klima- og miljøkrav til transport

Tabell 52 nedenfor viser antall av Vann- og avløpsetatens vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport.

Tabell 52 Antall vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre uvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	7
Føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass	6
Kurs i energieffektiv kjøring	2
Samkjøring	1
Tomgangskjøring	10
Transportkrav som gjelder fra 2025	49

Note: n = 78.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biogass eller -drivstoff som benyttes i løpet av kontraktperioden, skal oppfylle EUs bærekraftskriterier, i syv av anskaffelsene. I seks anskaffelser var det føringer om å unngå innblanding av naturgass i biogass.

Det var stilt krav som gjaldt energieffektiv kjøring, samkjøring og tomgangskjøring, i henholdsvis to, én og ti anskaffelser.

Varsel om at det fra 1. januar 2025 kun tillates bruk av nullutslipps- og biogasskjøretøy til leveranser og oppdrag for Oslo kommune, var inkludert i 49 av anskaffelsene.

s) Velferdsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Velferdsetaten hadde utlyst én vare-/tjenesteanskaffelse. Den gjaldt en rammeavtale for overfallsalarmer og hadde en estimert verdi på 6 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav til transport

Analyse av anskaffelsens konkurransegrunnlag med vedlegg viser at det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi eller andre klima- og miljøkrav til transport. Ifølge etaten var årsaken til dette at anskaffelsen ikke omfattet transport. Miljø var heller ikke benyttet som tildelingskriterium, ettersom etaten vurderte at relevante miljøkrav ble ivaretatt gjennom standardkontrakten som ble benyttet.

Vedlegg 4 Virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider

Vedlegget gir en nærmere beskrivelse av virksomhetenes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. Vedlegget gir utdypende informasjon til faktaframstillingen i rapportens kapittel 4. Nedenfor framgår generell informasjon som ikke gjentas i alle beskrivelsene av virksomhetenes praksis:

- Kildene til informasjonen som framgår av tabellene, er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene.
- Med «del av andre kriterier» i tabeller som viser vekt på tildelingskriterier for miljø, menes anskaffelser der miljø er satt som underkriterium i et annet tildelingskriterium, uten at den relative vekten på miljø er spesifisert. Der miljø er satt som et underkriterium som for eksempel er vektet 50 prosent, og det er presisert at miljø utgjør 40 prosent av kriteriet, har vi satt miljø til 20 prosent, og det inngår dermed i kategorien «20–29%» i tabellene.
- Vi har vurdert ulike krav knyttet til drivstoffteknologier som beskrevet i kapittel 3.2.2.
- Med «andre klima- og miljøkrav» menes kravene som omtales i kapittel 4.2.4.
- Byrådssak 1091/19 åpner opp for unntak fra å stille krav. Det er ifølge byrådssaken ikke obligatorisk å
 - stille krav til drivstoffteknologi eller andre klima- og miljøkrav i anskaffelser med en kontraktsverdi under 500 000 kroner
 - benytte tildelingskriterier for miljø i anskaffelser under 5 millioner kroner
 - benytte tildelingskriterier for miljø i samspillskontrakter
 - stille krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i anskaffelser over EØS-terskelverdi (ca. 50 millioner kroner)

Det er ikke i alle tilfeller undersøkt om anskaffelsene omfattes av unntaksbestemmelsene eller ikke. Videre utlyser virksomhetene ulike typer bygge- og anleggsanskaffelser, og det kan derfor være ulike krav som er aktuelle å stille i anskaffelsene til de forskjellige virksomhetene. Informasjonen som framgår av vedlegget, har dannet grunnlaget som vi har benyttet for å vurdere kommunens praksis samlet sett med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider. Den er ikke brukt for å vurdere hvorvidt den enkelte virksomhet i tilstrekkelig grad har fulgt bestemmelsene i byrådssak 1091/19.

a) Boligbygg Oslo KF

Informasjon om anskaffelsene

Boligbygg hadde utlyst 54 bygge-/anleggsanskaffelser. 42 av disse hadde en samlet estimert verdi i underkant av 900 millioner kroner. For tolv av anskaffelsene framkom ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget. Utvalget bestod av flere ulike typer anskaffelser kategorisert som bygge- og anleggsarbeider, mesteparten knyttet til heisutskiftning, fasaderehabilitering og installasjon av brannsikringssystemer. Tabell 53 viser antall anskaffelser fordelt på anskaffelsenes estimerte verdi.

Tabell 53 Boligbyggs bygge- og anleggsanskaffelser fordelt på størrelse

Estimert verdi	Antall
50 000 001 +	3
5 000 001–50 000 000	25
500 001–5 000 000	13
0–500 000	1
Framkom ikke av datagrunnlaget	12
Totalt	54

Tabellen viser at én anskaffelse hadde en estimert verdi på 500 000 kroner eller mindre. Den var dermed ikke omfattet av klima- og miljøkravene som er fastsatt i byrådssak 1091/19. 38 anskaffelser hadde en estimert verdi på mellom 500 000 kroner og 50 millioner kroner, mens tre anskaffelser hadde en verdi på over 50 millioner kroner. De to største hadde en estimert verdi på 145 og 150 millioner kroner og gjaldt innvendig totalrehabilitering/oppgradering på to adresser.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 54 viser antall og andel anskaffelser der det var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, der det var stilt krav om kjøretøy/maskiner som var fossilfrie og/eller oppfylte eurokrav, og der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 54 Krav til drivstoffteknologi i Boligbyggs bygge- og anleggsanskaffelser

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	12
Fossilfritt og/eller eurokrav	39
Ingen krav til drivstoffteknologi	3
Totalt	54

Tabellen viser at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi i tolv anskaffelser, altså strengere enn standardkravene, mens det i 39 var stilt krav om kjøretøy eller maskiner som var fossilfrie eller oppfylte eurokrav. Det betyr at det i tre anskaffelser ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. To dreide seg om installasjon av brannsikringsanlegg og én om utskiftning av vinduer og etterisolering av loft.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 55 omfatter de 42 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, jf. oversikten i tabell 54. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen vektningen fordelt på om det var stilt krav til fossilfri drivstoffteknologi eller ikke.

Tabell 55 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Boligbyggs bygge- og anleggsanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	0	0	0
20-29 %	20	20	0
1-19 %	0	0	0
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	22	19	3
Totalt	42	39	3

Note: For en av anskaffelsene har vi ikke fått oversendt konkurransegrunnlaget, men vi har fått beskjed om at miljø var vektet 20 prosent i den anskaffelsen.

Tabellen viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i 20 anskaffelser. Samtlige av disse hadde en vekt tilsvarende minimumskravet i byrådssak 1091/19 om 20 prosent vekt på miljø. I de øvrige 22 var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. Dette gjaldt blant annet alle tre anskaffelsene der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

For 18 av de 20 anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, skulle det evalueres på blant annet utslippsfrie maskiner, i to var kriteriet knyttet til massetransport, og i tre gjaldt det øvrig transport.

Andre klima- og miljøkrav

Tabell 56 viser antall anskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav.

Tabell 56 Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav

Andre klima- og miljøkrav	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	48
Tomgangskjøring	53
Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass	1
Framtidige kontraktskrav som inntreffer i 2025	48

Note: n = 54.

Tabellen viser at kravene om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, og at leveranser og oppdrag for Oslo kommune skal gjennomføres med nullutslipps- eller biogasskjøretøy fra 2025, var stilt i 48 anskaffelser hver. Med ett unntak hadde alle anskaffelsene krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme. Unntaket dreide seg om en anskaffelse som gjaldt brannsikring på en adresse. En anskaffelse hadde krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass. Dette gjaldt fasaderehabilitering, brannsikring og utskiftning av vinduer, dører, varmeanlegg og mer på en adresse.

b) Byantikvaren

Informasjon om anskaffelsene

Byantikvaren hadde utlyst én bygge-/anleggsanskaffelse. Den gjaldt en rammeavtale for gravetjenester som hadde en estimert verdi på 6,5 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav

Det var stilt følgende krav i anskaffelsen:

- krav om minimum fossilfritt/eurokrav
- krav om at minimum 25 prosent av kjøretøy og maskiner skulle ha utslippsfri teknologi to år etter kontraktstart

- krav om at minimum 50 prosent av kjøretøy og maskiner skulle ha utslippsfri teknologi tre år etter kontraktstart
- krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier
- krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme på byggherrens adresser
- framtidige krav for maskiner og kjøretøy som inntre i 2025

Miljø som tildelingskriterium

Miljø var vektet 15 prosent som tildelingskriterium. Tildelingskriteriet dreide seg om hvorvidt tilbydereren kunne tilby maskiner og kjøretøy med drivstoffteknologi som var mer miljøvennlig enn fossilfritt drivstoff.

c) Bydeler

Informasjon om anskaffelsene

Bydelene Alna, Frogner, Gamle Oslo, Sagene, St. Hanshaugen, Søndre Nordstrand og Vestre Aker hadde utlyst hver sin anskaffelse. Disse hadde en samlet estimert verdi på 47,9 millioner kroner. Fire anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, mens tre anskaffelser hadde en estimert verdi mellom 5 millioner og 50 millioner kroner. Anskaffelsen med høyest estimert verdi var på 20 millioner kroner og gjaldt oppgradering av Kristparken.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 57 viser antall og andel anskaffelser der det var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi, der det var stilt krav om kjøretøy/maskiner som er fossilfrie eller oppfyller eurokrav, og der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 57 *Krav til drivstoffteknologi i bydelenes bygge- og anleggsanskaffelser*

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	0
Fossilfritt og/eller eurokrav	4
Ingen krav til drivstoffteknologi	3
Totalt	7

Tabellen viser at det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy/-maskiner i noen av anskaffelsene, mens det i fire anskaffelser var stilt krav om kjøretøy/maskiner som var fossilfrie eller oppfylte eurokrav. Det betyr at det i tre anskaffelser ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Disse dreide seg om en totalentreprise for videreutvikling av et område med en estimert verdi på 1,6 millioner kroner, anleggsarbeider for oppgradering av en fotballbane med en estimert verdi på 750 000 kroner og oppgradering av Gartnerløkka med en estimert verdi på 12 millioner kroner.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 58 viser antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Som nevnt var det ikke i noen anskaffelser stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy/-maskiner. Videre viser tabellen vektingen av tildelingskriteriene fordelt på om det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ikke.

Tabell 58 Vekt på tildelingskriteriet miljø i bydelenes bygge- og anleggsanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	1	0	1
20-29 %	2	2	0
1-19 %	1	0	1
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	3	2	1
Totalt	7	4	3

Som det kan utledes fra tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i fire anskaffelser. En av disse vektet miljø til 10 prosent, to hadde en vekt som innfridde byrådssakens minstekrav med 20 prosent vekt på miljø, mens i den siste var miljø vektet i tråd med anbefalingen om 30 prosent vekt.

Kriteriet gjaldt utslippsfrie maskiner og/eller øvrig transport i tre anskaffelser. I den siste gjaldt kriteriet leverandørens miljøstyringssystem, miljøsertifiseringer og andre miljøtiltak.

De resterende tre anskaffelsene var ikke miljø et tildelingskriterium. I én av disse var det heller ikke krav knyttet til drivstoffteknologi. Den gjaldt oppgradering av en fotballbane.

Andre klima- og miljøkrav

Tabell 59 viser antall anskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til bygge- og anleggsarbeider.

Tabell 59 Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav

Andre klima- og miljøkrav	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	5
Tomgangskjøring	5
Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass	0
Framtidige kontraktskrav som inntreffer i 2025	5

Note: n = 7.

Tabellen viser at det var stilt krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme, og framtidige kontraktskrav i fem anskaffelser hver. Ingen av anskaffelsene omfattet krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass.

d) Bymiljøetaten

Informasjon om anskaffelsene

Bymiljøetaten hadde utlyst 59 bygge- og anleggsanskaffelser. For 49 av anskaffelsene framgikk ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget. De øvrige ti hadde en samlet estimert verdi i overkant av én milliard kroner. Av disse var det to anskaffelser med en estimert verdi på 350 millioner kroner eller mer. Disse gjaldt en rammeavtale for kunstgressbaner og andre idrettsanlegg og en rammeavtale for anleggsarbeid med estimert verdi på henholdsvis 350 og 610 millioner kroner. Ellers var det fem anskaffelser som hadde en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, og tre anskaffelser med en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 60 viser antall og andel anskaffelser der det var stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi, der det var stilt krav om kjøretøy/maskiner som skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav, og der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 60 *Krav til drivstoffteknologi i Bymiljøetatens bygge- og anleggsanskaffelser*

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	1
Fossilfritt og/eller eurokrav	57
Ingen krav til drivstoffteknologi	1
Totalt	59

Tabellen viser at det var stilt krav om kjøretøy/maskiner som benytter nullutslipps- eller biogassteknologi, altså strengere enn standardkravene, i én anskaffelse. Den gjaldt en totalentreprise for Bygata øst Furuset. I 57 anskaffelser var det stilt krav om kjøretøy/maskiner som skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav. Det betyr at det i én anskaffelse ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Den dreide seg om bygging av et toalett ved Sjøskolen/Hovedøya.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 61 omfatter de 58 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi, jf. tabell 60. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen vektingen fordelt på om det var stilt krav om kjøretøy/maskiner som skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav, eller ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 61 *Vekt på tildelingskriteriet miljø i Bymiljøetatens bygge- og anleggsanskaffelser*

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	29	29	0
20–29 %	12	12	0
1–19 %	0	0	0
Del av andre kriterier	2	2	0
Ikke brukt miljø som kriterium	15	14	1
Totalt	58	57	1

Som det kan utledes fra tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i 43 anskaffelser. I tolv av disse var miljø vektet mellom 20 og 29 prosent, slik det ifølge byrådssak 1091/19 som minimum skal vektes i anskaffelser med en verdi over 5 millioner kroner. I 29 anskaffelser var miljø vektet 30 prosent eller mer, mens i to inngikk miljø som del av et annet tildelingskriterium uten at den relative vekten på miljø var angitt. Ifølge Bymiljøetaten hadde begge disse anskaffelsene en estimert verdi under 5 millioner kroner, noe som innebærer at det ifølge byrådssak 1091/19 er valgfritt å benytte tildelingskriterier for miljø.

I de øvrige 15 anskaffelsene var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. Dette gjaldt blant annet anskaffelsen der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Ifølge

Bymiljøetaten hadde de fleste av de 15 anskaffelsene en estimert verdi på mindre enn 5 millioner kroner. To av anskaffelsene der miljø ikke var satt som tildelingskriterium, var samspillsentrepriser, herunder rammeavtalen for kunstgressbaner og andre idrettsanlegg med en estimert verdi på 350 millioner kroner. Ifølge byrådssaken er det ikke krav om å benytte tildelingskriterier i innovative anskaffelsesprosesser, herunder samspillskontrakter/-entrepriser.

For 42 av de 43 anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, gjaldt dette maskiner. Unntaket gjaldt rivning av dam, og oppføring av ny, ved Ingierstrand. Bymiljøetaten har informert om at denne anskaffelsen hadde en estimert verdi på mindre enn 5 millioner kroner. I 34 anskaffelser gjaldt tildelingskriteriet massetransport, og i 31 gjaldt det øvrig transport.

Andre klima- og miljøkrav

Tabell 62 viser antall anskaffelser der andre utvalgte klima- og miljøkrav til bygge- og anleggsanskaffelser var stilt.

Tabell 62 Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav

Klima- og miljøkrav	Antall
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier	58
Tomgangskjøring	58
Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass	1
Framtidige kontraktskrav som inntre i 2025	53

Note: n = 59.

Som det kan utledes fra tabellen, var det i alle anskaffelsene, med unntak av én, stilt krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, og at tomgangskjøring ikke skulle forekomme. Unntaket dreide seg om bygging av toalettet som er nevnt ovenfor.

I 53 anskaffelser var det varslet om framtidige klima- og miljøkrav som inntre 1. januar 2025. Bymiljøetaten har informert om at flere av unntakene gjaldt anskaffelser der prosessene rundt valg av krav var gjennomført rett før/etter at byrådssak 1091/91 var vedtatt, og at det på daværende tidspunkt ble vurdert at det ikke var relevant å inkludere kravene som gjelder fra 2025, ettersom kontraktene ikke ville vare så lenge.

I én anskaffelse var det stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass. Den gjaldt etablering av sykkelfelt og gangfelt i Tåsenveien, der den estimerte verdien ikke framkom av datagrunnlaget. Det var ikke stilt krav om dette i de to anskaffelsene som hadde en estimert verdi over EØS-terskelverdien. Ifølge Bymiljøetaten omfattet ikke disse anskaffelsene oppvarming eller tørk av byggeplass.

e) Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Informasjon om anskaffelsene

Eiendoms- og byfornyelsesetaten hadde utlyst åtte bygge- og anleggsanskaffelser. Fire av disse hadde en samlet estimert verdi på 73 millioner kroner, mens estimert verdi ikke framkom av datagrunnlaget for de fire andre anskaffelsene. De anskaffelsene med høyest estimert verdi var på 25 og 40 millioner kroner. De gjaldt henholdsvis infrastrukturtiltak på Skar leir og en samspillsentreprise i forbindelse med oppføring av kultur- og flerbrukshall ved Hausmania.

Krav til drivstoffteknologi

Det var ikke stilt krav om kjøretøy/maskiner som benyttet nullutslipps- eller biogassteknologi, i noen av anskaffelsene. I syv anskaffelser var det stilt krav om kjøretøy/maskiner som er fossilfrie eller oppfyller eurokrav. Det betyr at det var én anskaffelse der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 63 viser antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen vektingen fordelt på om det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ikke.

Tabell 63 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Eiendoms- og byfornyelsesetatens bygge- og anleggsanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	2	2	0
20–29 %	2	2	0
1–19 %	0	0	0
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	4	3	1
Totalt	8	7	1

Tabellen viser at miljø var benyttet som tildelingskriterium i fire anskaffelser. To av dem hadde en vekt på 20 prosent, i de to øvrige var miljø vektet 30 prosent eller mer. I tre av anskaffelsene gjaldt tildelingskriteriet miljø maskiner, massetransport og øvrig transport. I den fjerde gjaldt det ivaretagelse av natur/miljø.

De øvrige fire anskaffelsene hadde ikke miljø som tildelingskriterium. I en av disse, som gjaldt totalrehabilitering av en leilighet, var det heller ikke stilt krav til drivstoffteknologi. I samspillsentreprisen for oppføring av kultur- og flerbrukshall var ikke miljø et tildelingskriterium. Ifølge byrådssak 1091/19 er det ikke obligatorisk å ha miljø som tildelingskriterium i samspillskontrakter.

Andre klima- og miljøkrav

Syv anskaffelser hadde med informasjon om framtidige krav. I alle anskaffelsene var det stilt krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme, og at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier. Det var ikke stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i noen av anskaffelsene.

f) Fornebubanen**Informasjon om anskaffelsene**

Fornebubanen hadde utlyst fire bygge- og anleggsanskaffelser. Den estimerte verdien framkom ikke av datagrunnlaget for noen av anskaffelsene.

Klima- og miljøkrav

Det var ikke stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi i noen av anskaffelsene, mens det var stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav, i alle anskaffelsene.

Videre hadde alle anskaffelsene med standardkravet om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, forbud mot tomgangskjøring og framtidige krav.

Det var ikke stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i noen av anskaffelsene. Fornebubanen har informert om at det ikke var relevant å stille krav om dette i de utvalgte anskaffelsene.

Miljø som tildelingskriterium

I samtlige anskaffelser var tildelingskriteriet miljø vektet 20 prosent og gjaldt klimavennlige maskiner, massetransport og øvrig transport.

g) Gravplassetaten

Informasjon om anskaffelsene

Gravplassetaten hadde utlyst fem bygge- og anleggsanskaffelser med en samlet estimert verdi i underkant av 15 millioner kroner. Anskaffelsen med lavest estimert verdi var på 1,3 millioner kroner, mens den med høyest estimert verdi var på 6 millioner kroner og gjaldt en byggentreprise for Alfaset krematorium.

Krav til drivstoffteknologi

Det var ikke stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi i noen av anskaffelsene, mens det i fire var stilt krav om kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav. Det betyr at det var én anskaffelse der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Denne dreide seg om anskaffelse av en byggeleder til prosjektet med oppgradering av Alfaset krematorium.

Miljø som tildelingskriterium

I én anskaffelse inngikk miljø som del av et annet tildelingskriterium, mens miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium i de fire andre.

Andre klima- og miljøkrav

Fire anskaffelser hadde med standardkravet om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, tomgangskjøring og framtidige kontraktskrav. Det var ikke stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i noen av anskaffelsene.

h) Kulturetaten

Informasjon om anskaffelsene

Kulturetaten hadde utlyst én anskaffelse. Den dreide seg om en rammeavtale for sammensatte håndverkertjenester og hadde en estimert verdi på 100 millioner kroner.

Klima- og miljøkrav

I anskaffelsen var det stilt

- krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav
- krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme på byggherrens adresser
- krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier
- framtidige kontraktskrav som inntreffer i 2025

Det var ikke stilt krav om

- at kjøretøy/maskiner skulle benytte nullutslipps- eller biogassteknologi
- at oppvarming og tørk av byggeplass skulle foregå utslippsfritt

Miljø som tildelingskriterium

Miljø var vektet 20 prosent som tildelingskriterium. Tildelingskriteriet dreide seg om klimavennlige kjøretøy (øvrige transport).

i) Munchmuseet**Informasjon om anskaffelsene**

Munchmuseet hadde utlyst to bygge- og anleggsanskaffelser. Estimert verdi framgikk ikke for noen av dem. Anskaffelsene gjaldt produksjon av designet til utstillingen «The Savage Eye» og håndverkertjenester til utstillingsskift.

Klima- og miljøkrav

Det var stilt framtidige kontraktskrav i begge anskaffelsene. Utover det var ingen av de undersøkte klima- og miljøkravene inkludert.

Miljø som tildelingskriterium

I begge anskaffelsene var miljø satt som del av et annet tildelingskriterium. For anskaffelsen av produksjon av designet til utstillingen «The Savage Eye» skulle det gis en beskrivelse av virksomhetens miljøansvar og sosiale ansvar. For anskaffelsen av håndverkertjenester til utstillingsskift dreide tildelingskriteriet seg om klimavennlige kjøretøy.

j) Oslo Havn KF**Informasjon om anskaffelsene**

Oslo Havn hadde utlyst syv bygge-/anleggsanskaffelser. Tre av disse hadde en samlet estimert verdi på 99 millioner kroner, mens estimert verdi ikke framkom av datagrunnlaget for de øvrige fire. Estimert verdi for de tre anskaffelsene var 3, 13 og 83 millioner kroner. Den største anskaffelsen var en samspillsentreprise for rehabilitering av lagerhaller.

Krav til drivstoffteknologi

Det var ikke stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi i noen av anskaffelsene, mens det var stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav, i alle.

Miljø som tildelingskriterium

I tre anskaffelser var miljø benyttet som tildelingskriterium og vektet mellom 20 og 29 prosent. I to av disse gjaldt kriteriet maskiner og massetransport, mens det i den siste gjaldt øvrige transport.

I de øvrige fire anskaffelsene var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium, herunder samspillsentreprisen med en estimert verdi på 83 millioner kroner. I denne er det ifølge byrådssak 1091/19 ikke krav om å benytte tildelingskriterium for miljø.

Andre klima- og miljøkrav

I alle syv anskaffelsene var det stilt krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme, og framtidige krav som gjelder fra 1. januar 2025. Det var ikke krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i noen av anskaffelsene.

k) Oslobygg KF**Informasjon om anskaffelsene**

Oslobygg (inkl. tidligere Kultur- og idrettsbygg, Omsorgsbygg og Undervisningsbygg) hadde utlyst 90 bygge- og anleggsanskaffelser. Estimert verdi framkom ikke av datagrunnlaget for 54 av anskaffelsene. De øvrige 36 anskaffelsene hadde en samlet estimert verdi i overkant av 4 milliarder kroner. Disse fordeler seg på tre anskaffelser med en estimert verdi mellom 500 000 og 5 millioner kroner, 18 med en estimert verdi mellom 5 og 50 millioner kroner og 15 anskaffelser med en estimert verdi på mer enn 50 millioner kroner.

De største anskaffelsene gjaldt rammeavtaler for elektrikertjenester (450 millioner kroner) og rørlegger-tjenester (450 millioner kroner), utvidelse av Edvard Munch VGS (500 millioner kroner) og totalentreprise til Sophies Minde (570 millioner kroner).

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 64 viser hvor mange anskaffelser som stilte krav om at kjøretøy/maskiner skulle benytte nullutslipps- eller biogassteknologi, hvor mange som stilte krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav, og hvor mange som ikke stilte krav til drivstoffteknologi.

Tabell 64 *Krav til drivstoffteknologi i Oslobyggs bygge- og anleggsanskaffelser*

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	24
Fossilfritt og/eller eurokrav	61
Ingen krav til drivstoffteknologi	5
Totalt	90

Tabellen viser at det var stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi i 24 anskaffelser, altså strengere enn standardkravene, mens det i 61 anskaffelser var stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav. Det betyr at det i fem anskaffelser ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Dette gjaldt anskaffelser av

- en rammeavtale for landskapsarkitekter (estimert verdi 24 millioner kroner)
- oppgradering av Klingenberg kino (estimert verdi ukjent)
- en totalentreprise for basseng på Kantarellen bo- og behandlingssenter (estimert verdi ukjent)
- rammeavtaler for bygningsautomasjon og SD-anlegg (estimert verdi 80 millioner kroner)
- en rammeavtale for anleggsentreprenørtjenester i Holmenkollen nasjonalanlegg og Lillomarka skiarena (estimert verdi 20 millioner kroner)

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 65 omfatter de 66 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, jf. tabell 64. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen vektingen fordelt på om det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ikke.

Tabell 65 Vekt på tildelingskriteriet miljø i Oslobyggs bygge- og anleggsanskaffelser

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	1	0	1
20–29 %	44	44	0
1–19 %	9	9	0
Del av andre kriterier	0	0	0
Ikke brukt miljø som kriterium	12	8	4
Totalt	66	61	5

Som det kan utledes fra tabellen, var miljø benyttet som tildelingskriterium i 54 av anskaffelsene. I én av disse var miljø vektet 30 prosent eller mer. Dette gjaldt en rammeavtale for anleggsentreprenørtjenester til Holmenkollen nasjonalanlegg og Lillomarka skiarena. I 44 av anskaffelsene var miljø vektet til mellom 20 og 29 prosent, mens i ni av anskaffelsene der miljø var benyttet som kriterium, var det vektet lavere enn kravet om 20 prosent vekt. I de siste tolv var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium.

Blant de 54 anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, gjaldt det maskiner i 28 anskaffelser, massetransport i 21 anskaffelser og øvrig transport i 36 anskaffelser.

Temaene for de fire anskaffelsene som verken hadde krav til drivstoffteknologi eller hadde miljø som tildelingskriterium, var

- oppgradering av kino
- oppgradering av basseng
- rammeavtale for landskapsarkitekttjenester
- rammeavtale for bygningsautomasjon og SD-anlegg

Andre klima- og miljøkrav

Tabell 66 viser antall anskaffelser der andre utvalgte klima- og miljøkrav til bygge- og anleggsanskaffelser var stilt.

Tabell 66 Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav

Andre klima- og miljøkrav	Antall
Oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	78
Tomgangskjøring	79
Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass	23
Framtidige kontraktskrav som inntreffer i 2025	73

Note: n = 90.

Tabellen viser at standardkravet om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier, var inkludert i 78 anskaffelser. Krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme, var inkludert i 79. I 23 anskaffelser var det krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass, og i 73 anskaffelser var det lagt inn informasjon om framtidige krav som gjelder fra 2025.

Blant anskaffelsene med en estimert verdi over 50 millioner kroner der det ikke var krav om utslippsfri oppvarming eller tørk, var anskaffelsen av totalentreprenør til Sophies Minde (570 millioner kroner).

l) Renovasjons- og gjenvinningsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Renovasjons- og gjenvinningsetaten hadde utlyst to bygge-/anleggsanskaffelser med en samlet estimert verdi på 7 millioner kroner. De gjaldt

- en rammeavtale for service og vedlikehold av gassanlegg (2 millioner kroner)
- telt til kranbiler inklusive nødvendige terrengarbeider (5 millioner kroner)

Klima- og miljøkrav

Det var ikke stilt krav om kjøretøy/maskiner med nullutslipps- eller biogassteknologi i noen av anskaffelsene, men i anskaffelsen av telt til kranbiler var det stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav. Det betyr at det i rammeavtalen ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Videre var det stilt krav om EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff, tomgangskjøring og framtidige kontraktskrav i anskaffelsen av telt til kranbiler.

Miljø som tildelingskriterium

Miljø var ikke benyttet som tildelingskriterium i noen av anskaffelsene.

m) Rådhusets forvaltningstjeneste

Informasjon om anskaffelsene

Rådhusets forvaltningstjeneste hadde utlyst to bygge- og anleggsanskaffelser av

- solcelleanlegg til Oslo rådhus (estimert verdi 2 millioner kroner)
- utvendig rehabilitering av Oslo rådhus (estimert verdi 160 millioner kroner)

Klima- og miljøkrav

I anskaffelsen av rehabilitering av rådhuset var det stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle benytte nullutslipps- eller biogassteknologi, mens det i anskaffelsen av solcelleanlegg var stilt krav om at kjøretøyene/maskinene skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav.

Det var stilt krav som gjaldt EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff, tomgangskjøring og framtidige kontraktskrav i begge anskaffelsene.

Det var ikke stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass i de to anskaffelsene. Rådhusets forvaltningstjeneste har informert om at det ble vurdert at det ikke var aktuelt å stille krav om det i disse anskaffelsene, ettersom det ikke foregikk oppvarming eller tørk i gjennomføringen av noen av arbeidene.

Miljø som tildelingskriterium

I anskaffelsen av solcelleanlegg var miljø vektet 15 prosent som tildelingskriterium. Kriteriet gjaldt øvrig transport og gjenbruk.

n) Vann- og avløpsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Vann- og avløpsetaten hadde utlyst 91 bygge- og anleggsanskaffelser. For 74 av dem framkom ikke den estimerte verdien av datagrunnlaget. Samlet estimert verdi for de øvrige 17 var i underkant av 2,5 milliarder kroner. Råvannstunnel til Ny vannforsyning Oslo utgjorde 1,9 milliarder kroner av den samlede estimerte verdien.

Krav til drivstoffteknologi

Tabell 67 viser antall og andel anskaffelser der det var stilt krav om bruk av nullutslipps- eller biogasskjøretøy, der det var stilt krav om kjøretøy/maskiner som skulle være fossilfrie og/eller oppfylle eurokrav, og der det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi.

Tabell 67 *Krav til drivstoffteknologi i Vann- og avløpsetatens bygge- og anleggsanskaffelser*

Krav til drivstoffteknologi	Antall
Nullutslipp eller biogass	9
Fossilfritt og/eller eurokrav	79
Ingen krav til drivstoffteknologi	3
Totalt	91

Tabellen viser at det var stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle benytte nullutslipps- eller biogasssteknologi, i ni av anskaffelsene. Blant dem var det flere anskaffelser til Ny vannforsyning, inkludert råvannstunnelen med en estimert verdi på 1,9 milliarder kroner. I 79 anskaffelser var det stilt krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav. Det betyr at det i tre anskaffelser ikke var stilt krav til drivstoffteknologi. Disse anskaffelsene gjaldt etablering av tunnelduk for å beskytte motorer og elektriske komponenter, rehabilitering av avløpsspumpestasjon på Malmøya og montering og idriftsetting av nye avtrekkskap og kjemikalieskap.

Miljø som tildelingskriterium

Tabell 68 omfatter de 82 anskaffelsene der det ikke var stilt krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy, som kan utledes fra tabell 67. For disse anskaffelsene viser tabellen antall anskaffelser med ulik vekt på tildelingskriteriet miljø. Videre viser tabellen vektningen fordelt på om det var stilt krav om fossilfri drivstoffteknologi eller ikke.

Tabell 68 *Vekt på tildelingskriteriet miljø i Vann- og avløpsetatens bygge- og anleggsanskaffelser*

Vekt på miljø som tildelingskriterium	Totalt	Hvorav krav til fossilfri drivstoffteknologi	Hvorav ingen krav til drivstoffteknologi
30 %+	29	29	0
20–29 %	24	24	0
1–19 %	1	1	0
Del av andre kriterier	2	1	1
Ikke brukt miljø som kriterium	26	24	2
Totalt	82	79	3

Tabellen viser at miljø var vektet mellom 20 og 29 prosent i 24 av anskaffelsene. I 30 anskaffelser var miljø vektet 30 prosent eller mer, tilsvarende anbefalingen i byrådssak 1091/19. I én anskaffelse var miljø vektet lavere enn 20 prosent, og i to anskaffelser inngikk miljø som del av et annet kriterium.

Blant de 66 anskaffelsene der miljø var benyttet som tildelingskriterium, skulle det evalueres på maskiners utslipp som del av kriteriene i 50 anskaffelser, massetransport i 39 anskaffelser og øvrig transport i 52 anskaffelser.

I 26 av anskaffelsene var ikke miljø benyttet som tildelingskriterium. I to av disse var det heller ikke stilt krav om drivstoffteknologi. Dette var anskaffelsene av etablering av tunnelduk og rehabilitering av avløpsspumpestasjon, som begge er nevnt ovenfor.

Fire av anskaffelsene der miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium, var samspillsentrepriser. Ifølge byrådssak 1091/19 er det ikke krav om å benytte tildelingskriterier for miljø i samspillskontrakter.

Flere av de andre anskaffelsene der miljø ikke var et tildelingskriterium, gjelder gravefri rørrehabilitering som foregår med en såkalt liner i rørene. Denne monteres fra spesialkjøretøy og utblokkingsutstyr. Etaten informerer om at slike rørrehabiliteringer reduserer utslippene vesentlig sammenlignet med tradisjonell grøftegraving, og at etaten har planlagt dialog med markedet om muligheten for å få spesialkjøretøyene over på nullutslippsløsninger.

Andre klima- og miljøkrav

Tabell 69 viser antall anskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav.

Tabell 69 Antall bygge- og anleggsanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav

Andre klima- og miljøkrav	Antall
Oppfylle EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	87
Tomgangskjøring	89
Utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass	3
Framtidige kontraktskrav som inntreffer i 2025	90

Note: n = 91.

Tabellen viser at det i 87 anskaffelser var stilt krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier. I 89 anskaffelser var det forbud mot tomgangskjøring. De to unntakene gjaldt anskaffelsen av avtrekkskap og kjemikalieskap og en anskaffelse av avhending av masser i Gilhusbukta.

Med ett unntak var det inkludert framtidige krav i alle anskaffelsene. Unntaket her gjaldt en anskaffe av gravefri rørrehabilitering.

I tre anskaffelser var det stilt krav om utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass. Alle disse var anskaffelser knyttet til prosjektet Ny vannforsyning.

o) Velferdsetaten

Informasjon om anskaffelsene

Velferdsetaten hadde utlyst én bygge- og anleggsanskaffelse, som gjaldt rehabilitering av syv bad og ett toalett på Prindsen mottakssenter med en estimert verdi på 2,3 millioner kroner. Etaten har informert om at de kjøpte bistand fra Utviklings- og kompetanseetaten for å gjennomføre anskaffelsen, og at vurderinger rundt klima- og miljøkrav i denne anskaffelsen derfor ble gjort av Utviklings- og kompetanseetaten.

Klima og- miljøkrav

I anskaffelsen var det stilt

- krav om at kjøretøy/maskiner skulle være fossilfrie eller oppfylle eurokrav
- krav om at biodrivstoff skulle oppfylle EUs bærekraftskriterier
- krav om at tomgangskjøring ikke skulle forekomme på byggherrens adresser
- framtidige kontraktskrav som inntreffer i 2025

Det var ikke stilt krav om

- at kjøretøy/maskiner skulle benytte nullutslipps- eller biogassteknologi
- utslippsfri oppvarming og tørk av byggeplass

Tildelingskriterier

Miljø var ikke benyttet som tildelingskriterium i anskaffelsen.

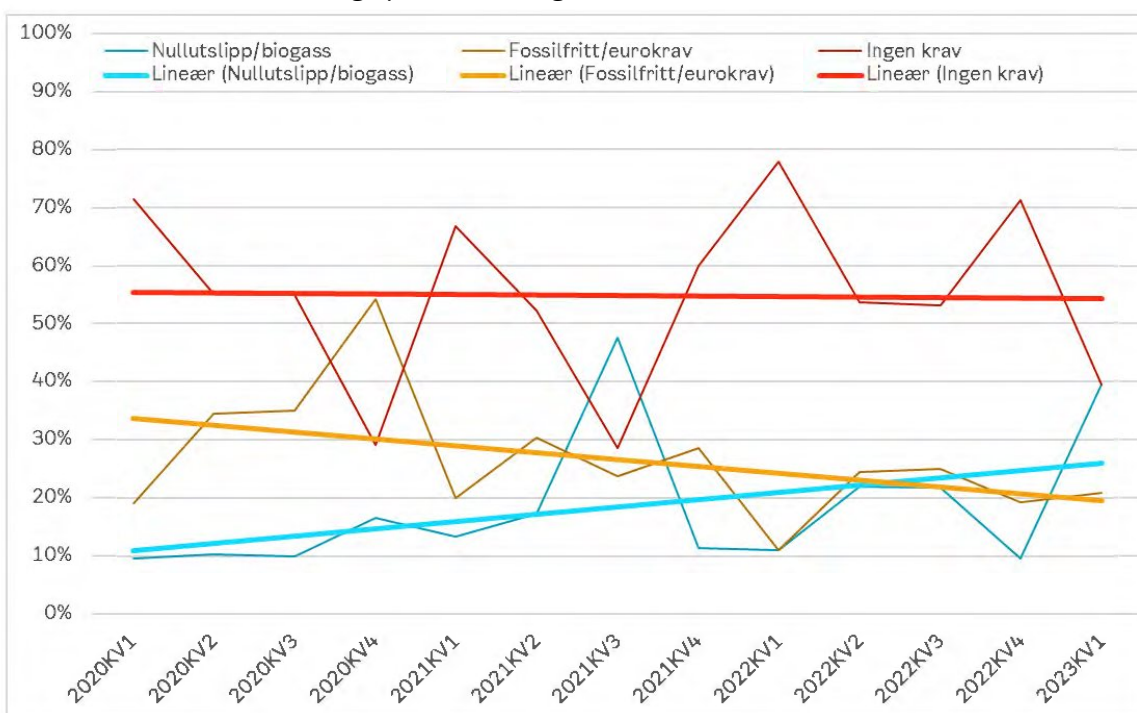
Vedlegg 5 Utvikling over tid

Krav til drivstoffteknologi i vare- og tjenesteanskaffelser

Dette vedlegget gir en framstilling av utviklingen i bruken av krav til drivstoffteknologi og tildelingskriterier for miljø i perioden fra 1. kvartal 2020 til 1. kvartal 2023, som har vært undersøkelsesperioden. Antall utlyste anskaffelser per kvartal varierer. Vi har ikke undersøkt hvorvidt det var systematiske forskjeller mellom anskaffelsene som var utlyst i de ulike periodene, som kan ha hatt innvirkning på bruken av krav og kriterier.

Figur 1 viser utviklingen i bruken av de ulike kravene til drivstoffteknologi i anskaffelser av varer og tjenester gjennom undersøkelsesperioden. De tynne linjene viser prosentandelen av anskaffelser der de ulike kravene har vært stilt, per kvartal. De tykke linjene viser trenden i utviklingen over tid.

Figur 1 Prosentandel anskaffelser av varer og tjenester med ulike krav til drivstoffteknologi, per kvartal og trend



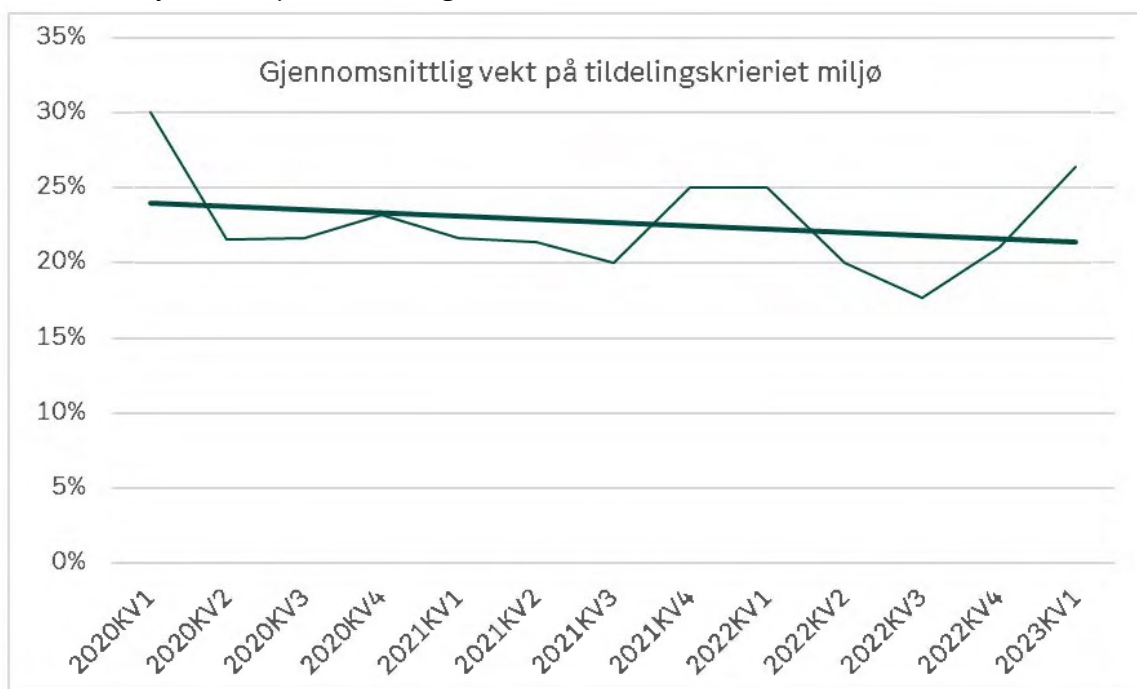
Note: n = 383.

Figur 1 viser at det er stor variasjon i bruken av de ulike kravene fra kvartal til kvartal. Videre viser figuren en flat trend i utviklingen av andelen anskaffelser der det ikke er stilt krav til drivstoffteknologi. Trenden for andelen anskaffelser med krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy har vært positiv gjennom perioden, mens trenden for andelen anskaffelser med krav om kjøretøy som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav, har vært negativ.

Tildelingskriterier for miljø i vare- og tjenesteanskaffelser

Figur 2 viser vekten på tildelingskriteriet miljø i vare- og tjenesteanskaffelser der kriteriet har vært benyttet, og hvordan vekten har utviklet seg gjennom undersøkelsesperioden. Den tynne linjen viser utviklingen i den gjennomsnittlige vekten fra kvartal til kvartal. Den tykke linjen viser trenden.

Figur 2 Gjennomsnittlig vekt på tildelingskriteriet miljø i anskaffelser av varer og tjenester, per kvartal og trend



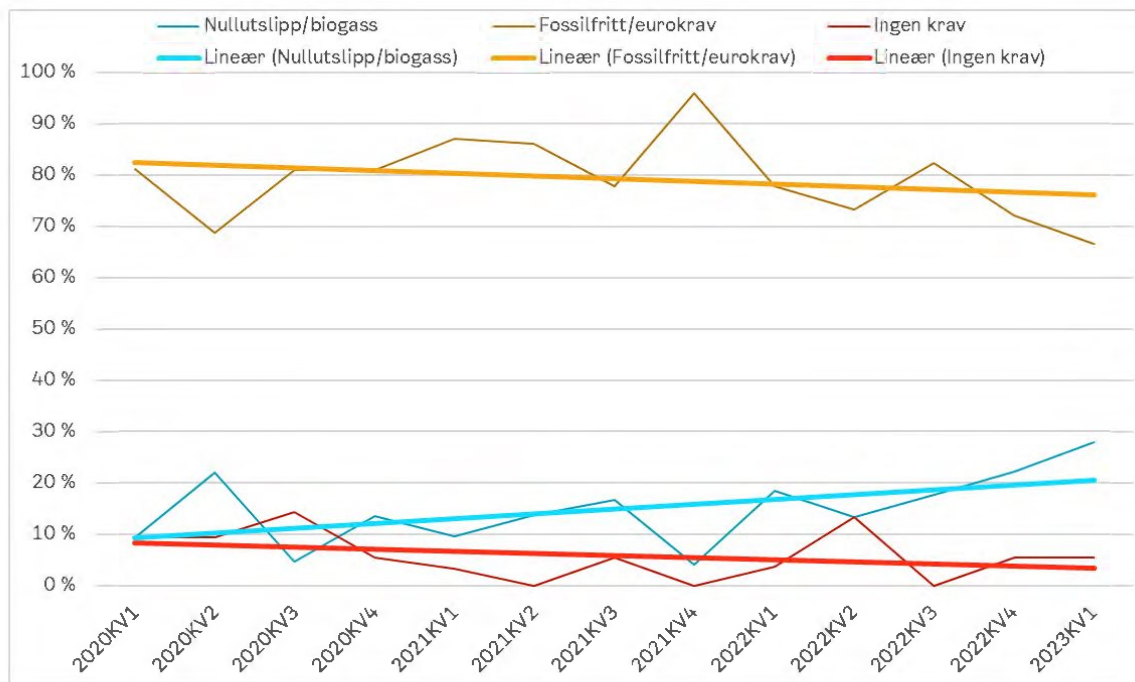
Note: n = 310. Anskaffelser der det var stilt krav om bruk av nullutslipps- eller biogassteknologi, og anskaffelser der miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium, er ekskludert fra datagrunnlaget for figuren.

Figur 2 viser at den gjennomsnittlige vekten på tildelingskriteriet miljø per kvartal har variert mellom 30 prosent og i underkant av 20 prosent. Trenden har vært svak negativ gjennom undersøkelsesperioden.

Krav til drivstoffteknologi i bygge- og anleggsanskaffelser

Figur 3 viser utviklingen i bruken av de ulike kravene til drivstoffteknologi i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider gjennom undersøkelsesperioden. De tynne linjene viser prosentandelen av anskaffelser der de ulike kravene har vært stilt, per kvartal. De tykke linjene viser trenden i utviklingen over tid.

Figur 3 Andel anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider med ulike krav til drivstoffteknologi, per kvartal



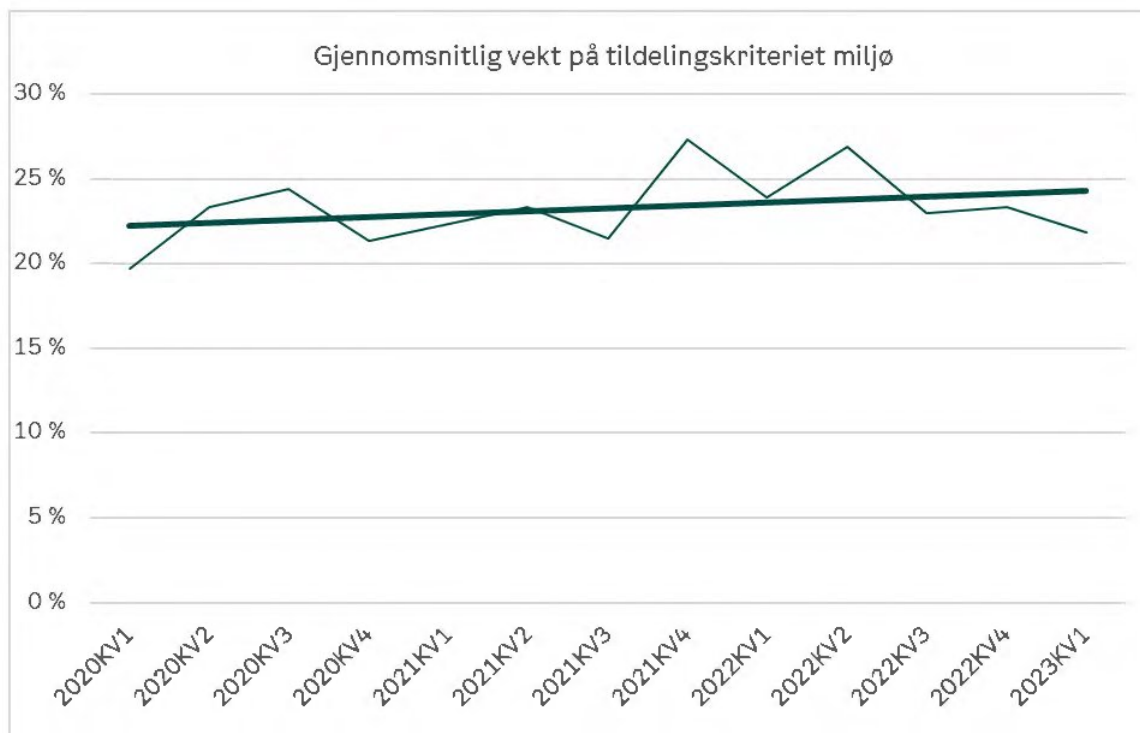
Note: n = 334.

Figur 3 viser at det har vært noe variasjon i bruken av de ulike kravene fra kvartal til kvartal. Videre viser figuren en positiv trend i utviklingen av andelen anskaffelser med krav om nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Det har samtidig vært en negativ trend i andelen anskaffelser med krav om kjøretøy som er fossilfrie og/eller oppfyller eurokrav, og anskaffelser uten krav til drivstoffteknologi.

Tildelingskriterier for miljø i bygge- og anleggsanskaffelser

Figur 4 viser vekten på tildelingskriteriet miljø i bygge- og anleggsanskaffelser der kriteriet har vært benyttet, og hvordan vekten har utviklet seg gjennom undersøkelsesperioden. Den tynne linjen viser utviklingen i den gjennomsnittlige vekten fra kvartal til kvartal. Den tykke linjen viser trenden.

Figur 4 Gjennomsnittlig vekt på tildelingskriteriet miljø i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider, per kvartal og trend



Note: n = 286. Anskaffelser der det var stilt krav om bruk av nullutslipps- eller biogassteknologi, og anskaffelser der miljø ikke var benyttet som tildelingskriterium, er ekskludert fra datagrunnlaget for figuren.

Figur 4 viser at den gjennomsnittlige vekten på tildelingskriteriet miljø per kvartal har variert noe gjennom undersøkelsesperioden. Trenden har vært svak positiv.

Vedlegg 6 Uttalelse til rapporten fra byrådslederen

Byrådslederens kontor



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 5 første ledd

Deres ref.:
23/208-483

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 41

Saksbeh.:
Odd Runar Evang, 482 03 679

Dato:
04.02.2024

Uttalelse fra Byrådslederen -rapport til uttalelse: Grønne anskaffelser

Vi viser til oversendt rapport til byrådslederens uttalelse om grønne anskaffelser med utsatt svarfrist til uke 5/ 2024. Rapporten er også sendt til øvrige byråder for uttalelse, og til alle virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen. Kommunerevisjonens endelige rapport vil etter planen bli fremmet som sak til kontrollutvalgets møte 27. februar 2023.

Om undersøkelsen

Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivåer, og anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet mot dette målet. Det har de senere år kommet flere nye føringer for utslippskutt knyttet til kommunens anskaffelser. Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer. Organiseringen øker risikoen for at nye føringer ikke fanges opp i alle kommunens innkjøpsmiljøer eller at krav ikke legges til grunn på den måten som er forutsatt.

Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om kommunens virksomheter stiller fastsatte klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser. Virksomhetenes bruk av tildelingskriterier for å fremme klima- og miljøvennlige løsninger er inkludert i dette. Undersøkelsen belyser også mulige effekter av kommunens standardkrav og føringer når det gjelder å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Undersøkelsens problemstilling har vært:

- I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser?

Revisjonskriteriene har vært som følger:

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant
- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant

 Oslo kommune
Byrådslederens kontor

Besøksadresse:
Rådhuset
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 976819837
oslo.kommune.no

Undersøkelsen har omfattet et flertall av kommunens virksomheter. Alle byråder er berørt ved at de er overordnet virksomheter som er omfattet, eller gjennom fagansvar på anskaffelsesområdet. Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse, der Kommunerevisjonen har undersøkt om det var stilt klima- og miljøkrav i 717 av Oslo kommunes anskaffelser som har vært utlyst på Doffin. Analysen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast. I tillegg har Kommunerevisjonen gjennomgått noe dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon fra de reviderte knyttet til enkelte anskaffelser.

Byrådssakene (med veiledere) som er kilder for revisjonskriteriene åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt slike unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen. Unntakene er særlig knyttet til anskaffelsenes verdi, markedsforhold og hyppigheten for transport. Undersøkelsens funn er derfor ikke brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene.

Kommunerevisjonen konkluderer med at undersøkelsen gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp. Kommunerevisjonen anbefaler videre at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Nedenfor følger Kommunerevisjonens spørsmål og mine svar:

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja, problemstillingen er klar.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Jeg merker meg at det ikke er foretatt vurderinger av virksomhetenes grunnlag for og anledning til å fravike klima- og miljøkrav i anskaffelsene som er gjennomgått. Dette bør fremkomme tydelig og belyses når rapporten legges frem.

Det fremkommer i rapporten enkelte forbehold om klima- og miljøkravene er relevante for alle anskaffelser som er gjennomgått. Som eksempler viser jeg til faktabeskrivelsen under punkt 3.2.1 om klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester hvor følgende fremkommer: *«Det kan likevel være anskaffelser i utvalget der transport ikke er en del av ytelsen, eller transporten er ubetydelig.»* Videre fremkommer følgende under Kommunerevisjonens vurderinger til redusert og bærekraftig forbruk under punkt 5.3 *«I en del tilfeller vil det heller ikke være aktuelt å stille krav på enkelte områder da det ikke er relevant for det som anskaffes.»*

De nevnte forhold er eksempler som bidrar til noe usikkerhet om validiteten til funn og vurderinger i rapporten.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Jeg har ikke merknader til revisjonskriteriene. Kriteriene omfatter klima- og miljøkrav samt krav om redusert- og bærekraftig forbruk i anskaffelser *der det er relevant*.

Som jeg har bemerket under forrige spørsmål kan det synes å være svakheter i faktagrunnlaget for rapporten knyttet til hvorvidt klima- og miljøkrav/reduisert- og bærekraftig forbruk har hatt *relevans* i samtlige av de gjennomgåtte anskaffelsene.

4. Hva er byrådens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

På bakgrunn av merknadene ovenfor oppstår det noe usikkerhet om faktagrunnlaget som ligger til grunn for funn og vurderingene i rapporten, som igjen danner grunnlag for konklusjon.

I den samlede konklusjonen reises det spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til klima- og miljøvennlige løsninger. Jeg mener at dette spørsmålet er godt. Det treffer bredere enn gjennomføringen av anskaffelser, og omfatter behovskartlegging, planleggingsfasen og kontraktsoppfølgingen. Jeg er trygg på at byrådene følger opp kommunerevisjonens anbefaling om å vurdere behov for ytterligere tiltak innen egen sektor som bidrar til å sikre klima- og miljøkrav i anskaffelser, som bidrar til måloppnåelse på reduksjon i klimagassutslipp.

Kommunerevisjonen anbefaler videre byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Jeg legger til grunn at byråden for finans gjør sine vurderinger knyttet til prioritering av dette arbeidet.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Jeg vil be administrasjonen ved Byrådslederens kontor fortsette god dialog gjennom etatsstyringen om klima- og miljøkrav i anskaffelser, samt i kontraktsoppfølgingen av leverandører, med virksomhetene på min sektor.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltakene?

Dialogen med virksomhetene foregår kontinuerlig i etatsstyringsmøter.

7. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Rapporten ville vært mer anvendbar som styringsdokument dersom validiteten hadde vært noe høyere. Den gir allikevel et utgangspunkt for dialog om tematikken i etatsstyringen. Videre mener jeg rapporten kan ha en viss nytteverdi som milepæl, med enkelte læringspunkter, på et overordnet nivå.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapporten er systematisk oppbygd og har godt språk.

Vennlig hilsen
Eirik Lae Solberg
Byrådsleder

Vedlegg 7 Uttalelse til rapporten fra byråden for byutvikling

Byrådsavdeling for byutvikling



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 5 andre ledd

Deres ref.:
23/208-483

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 39

Saksbeh.:
Hans Jørgen Wettlesen, 900 73 577 18.01.2024

Dato:

Uttalelse til rapport: Grønne anskaffelser

Jeg viser til brev av 14.12.2023 med forespørsel om uttalelse til rapport om «Grønne anskaffelser». Frist for uttalelse er satt til 19. januar 2024.

Hovedkonklusjonene i rapporten er som følger

Undersøkelsen viser at det i stor grad var stilt klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Det var i mindre grad stilt klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester. Videre viser undersøkelsen at det i begrenset grad var stilt krav som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Kommunerevisjonen reiser spørsmål ved om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene omstiller seg med tanke på å benytte klima- og miljøvennlige løsninger.

Anbefalinger

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonen anbefaler videre at de ulike byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Brevet inneholder flere spørsmål som bes besvart:

Hensikt med prosjektet har vært klar, og jeg har ingen innvendinger til metode, kilder, data eller revisjonskriterier. Rapporten har klart språk og ryddig oppbygging. Jeg finner forvaltningsrevisjoner nyttig og lærerikt gjennom at saksgang, rutiner og praksis blir sett grundig på utenfra.

Jeg merker meg at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad kan bidra til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Jeg har merket meg at Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) vurderer at Kommunerevisjonens vurderinger, konklusjoner og anbefalinger vil bidra til et ytterligere fokus på grønne anskaffelser og

etterlevelse av anskaffelsesregelverk, samt kommunens føringer på området. Jeg har videre merket meg at etaten allerede har vurdert og igangsatt det som virker være relevante tiltak.

Når det gjelder tidsperspektiv for gjennomføring av tiltak, viser jeg til etatens tilbakemelding hvor det kommer frem at enkelte tiltak er iverksatt og/eller er planlagt gjennomført. Min avdeling vil på ordinært vis følge opp revisjonsrapporten i styringsdialogen med etaten.

Vennlig hilsen

James Stove Lorentzen
byråd

Vedlegg 8 Uttalelse til rapporten fra byråden for finans

Byrådsavdeling for finans



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 5 første ledd

Deres ref.:
23/208-483

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 34

Saksbeh.:
Mari Jerman, 480 06 913

Dato:
02.01.2024

Uttalelse fra FIN - Rapport til uttalelse: Grønne anskaffelser

Jeg viser til brev fra Kommunerevisjonen av 14.12.2023, med [Rapport til uttalelse: Grønne anskaffelser](#). Kommunerevisjonen ber om tilbakemelding på rapporten innen 19.01.2024. Det fremgår av Kommunerevisjonens brev at endelig rapport etter planen vil bli fremmet som sak til kontrollutvalgets møte 27.02.2024.

Rapporten er sendt alle byråder for uttalelse, og til alle virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen. Byrådsavdeling for finans (FIN) har ingen underliggende virksomheter som har vært gjenstand for undersøkelsen. FIN har imidlertid fått spørsmål og anbefalinger med bakgrunn i rollen som overordnet ansvarlig for fagområdet offentlige anskaffelser, herunder kommunens standard klima- og miljøkrav til anskaffelser.

Bakgrunnen for rapporten

Bakgrunnen for rapporten om grønne anskaffelser er at Oslo kommune har et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent (sammenlignet med 2009-nivåer), og at anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet for å nå dette målet. Det har derfor de senere årene kommet flere føringer, inkludert krav til bruk av standard klima- og miljøkrav, for anskaffelser som skal bidra til reduksjon i klimagassutslipp.

Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer. Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om i hvilken grad kommunens virksomheter stiller klima- og miljøkrav ved kunngjøring av anskaffelseskonkurranser.

Om undersøkelsene

Revisjonen er basert på en breddeundersøkelse som har omfattet 33 av kommunens virksomheter og til sammen 717 anskaffelser. Alle byrådsavdelinger bortsett fra FIN er berørt ved at de er overordnet virksomheter som er undersøkt. FIN er berørt gjennom fagansvaret for anskaffelsesområdet. Kommunerevisjonens analyse bygger i stor grad på tekstgraving i

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for finans

Besøksadresse:
Rådhuset
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 976819845
oslo.kommune.no

konkurranses grunnlag og kontraktutkast. I tillegg har Kommunerevisjonen gjennomgått noe dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon knyttet til enkelte anskaffelser fra de reviderte virksomhetene.

Byrådssakene 1123/19 Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser og byrådssak 1091/19 Standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser (med veiledere), som er kilder for revisjonskriteriene, åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Mulighetene for å gjøre unntak er særlig knyttet til anskaffelsenes lave verdi, umodne markedsforhold og lav hyppighet på transport. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt forholdene i den enkelte undersøkte anskaffelse har vært slik at unntaksbestemmelsene kan eller bør benyttes. Undersøkelsens funn er derfor ikke brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene. Kommunerevisjonen konkluderer allikevel med at de undersøkte anskaffelsene gir grunn til å reise spørsmål ved om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

Rapportens hovedfunn

Kartlagt omfang av klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygg og anlegg

Undersøkelsene viser at det stort sett var stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi ved anskaffelser av bygg og anlegg. Miljø var benyttet som tildelingskriterium i mer enn to tredeler av anskaffelsene som ikke hadde krav om nullutslipp eller biogassteknologi. I de fleste tilfellene der tildelingskriteriet miljø var benyttet, var det vektet med minstekravet på 20 %, mens det i færre tilfeller var vektet med 30 % som anbefalt.

Kartlagt omfang av klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester

I 55 % av de undersøkte anskaffelsene var det ikke stilt krav til drivstoffteknologi. I mange anskaffelser var tildelingskriteriet miljø ikke benyttet eller vektet lavere enn anbefalingen på 30 %. Videre viser undersøkelsen at det i liten grad var stilt andre klima- og miljøkrav til transport, herunder krav som trolig i liten grad ville hatt negativ innvirkning på prisen, kvaliteten eller antall tilbud i anskaffelsen.

Kartlagt omfang av klima- og miljøkrav til anskaffelser av bygg og anlegg

Det var stort sett stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi ved anskaffelser av bygg og anleggsarbeider. Miljø var benyttet som tildelingskriterium i mer enn to tredeler av i anskaffelser som ikke hadde krav om nullutslipp eller biogassteknologi. I de fleste tilfellene der tildelingskriteriet miljø var benyttet var det gitt en vekt på minstekravet på 20 %, mens det i færre tilfeller var gitt anbefalt vekt på 30 %.

Kommunerevisjonens anbefalinger

Kommunerevisjonen anbefaler at alle byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Nedenfor følger spørsmål fra Kommunerevisjonen og svarene jeg har til både de spørsmålene som er stilt til alle byrådene og de som er stilt til meg som ansvarlig byråd for området offentlige anskaffelser og kommunens standard klima- og miljøkrav til anskaffelser.

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Svar:

Det var i begynnelsen noe utfordrende å få taket på hva som egentlig er hensikten med undersøkelsen. Hovedsakelig gjaldt det om undersøkelsenes formål var å avdekke om standardkravene var ambisiøse nok til å kunne få tilstrekkelig effekt, eller om formålet var å avdekke om virksomhetene i tilstrekkelig grad følger gjeldende kommunale krav og føringer. Dette ble klart etter FINs muntlige dialog med Kommunerevisjonen.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Svar:

Kommunerevisjonens undersøkelser avdekker et mønster, der undersøkte virksomheters oppfølging av klima og miljøkrav i bygge- og anleggsanskaffelser synes god, mens oppfølgingen av klima- og miljøkrav til transporten ved anskaffelser av varer og tjenester synes dårligere. Undersøkelsene gir en indikasjon på at kommunens generelle bruk av klima- og miljøkrav ikke er i henhold til kommunens føringer og ambisjoner. Jeg bemerker i denne forbindelse at UKE også har avdekket lignende forhold når de har foretatt tilsvarende undersøkelser.

Jeg savner imidlertid at Kommunerevisjonen har gått mer i dybden i hver undersøkt anskaffelse for å se om det har foreligget forhold ved den enkelte anskaffelsen som har tilsagt at unntakene fra å stille klima- og miljøkrav kunne eller burde anvendes. At det ikke er gjort, kan svekke tilliten til Kommunerevisjonens konklusjoner. Det kan også medføre at virksomheter - med rette eller urette - ikke kjenner seg igjen i rapportens konklusjoner, og at tilliten til og læringen fra rapporten kan bli noe redusert.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Svar:

Jeg har ikke spesielle kommentarer til revisjonskriteriene.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Svar:

Kommunerevisjonen konkluderer med at undersøkelsen gir grunn til å reise spørsmål om hvorvidt kommunens virksomheter i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Dette gjelder spesielt bruk av klima- og miljøkrav til transporten av varer og tjenester. Da revisjonen ikke har omfattet hvorvidt unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen, er ikke undersøkelsens funn brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt vedtakene i byrådssakene.

Etter min vurdering underbygger rapporten Kommunerevisjonens konklusjon om at det er et potensial for at kommunens virksomheter i større grad stiller klima- og miljøkrav i anskaffelser. Samtidig mener jeg at det er viktig at det finnes unntaksbestemmelser, som gir virksomhetene handlingsrom som kan sikre at de får kjøpt nødvendige varer og tjenester med tilstrekkelig kvalitet og til akseptabel pris.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Svar:

Ingen av FINs underliggende virksomheter har vært gjenstand for denne revisjonen. Kommunerevisjonen anbefaler imidlertid FIN, som overordnet ansvarlig for fagområdet offentlige anskaffelser, herunder kommunens standard klima- og miljøkrav i anskaffelser, å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at Oslo kommunes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonens undersøkelser indikerer at utfordringene knyttet til mangelfull bruk av klima- og miljøkrav i mindre grad synes å gjøre seg gjeldende i kommunens bygge- og anleggskontrakter. Dette kan skyldes at det generelt er færre og mer «profesjonelle» virksomheter som gjennomfører denne typer anskaffelser, og at de aktuelle virksomhetene deltar i en arbeidsgruppe for utslippsfrie bygge- og anleggsplasser som UKE leder og som styrker bevisstheten om viktigheten av å følge opp klima- og miljøkrav, og styrker kompetansen, hos deltakerne.

Kommunens mål om utslippsfri transport og utslippsfrie byggeplasser er svært ambisiøse. Det er av avgjørende betydning for å nå målene at alle kommunens virksomheter lojalt og etter beste evne følger opp politiske føringer. Det er igangsatt et arbeid for å se på justeringer og innstramminger i kommunens standardkrav. UKE har sendt over noen forslag, som for tiden vurderes av FIN, og UKE vil arbeide videre med å vurdere ytterligere innstramminger og eventuelle nye krav.

UKE har informert og veiledet om kommunens standardkrav til klima- og miljø i anskaffelser i mange ulike sammenhenger de siste årene. Det er publisert veiledning og informasjon om hvilke krav som skal brukes på kommunens intranett. UKE har informert om kravene i en rekke kommuneinterne møter, og har dessuten bistått ulike virksomheter når de har tatt kontakt med

UKE for å få veiledning og råd. Eksempler på andre arenaer hvor informasjon og veiledning om kravsett til både bygg og anlegg og transport er gitt, er UKEs fagdag for anskaffelser i 2020 og Anskaffelsesforum i 2023. UKE har også gjennomført møter om hvordan evalueringsmal for maskiner, massetransport og øvrig transport skal benyttes i anskaffelser.

Når det gjelder klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester, gjennomførte UKE i 2020 ti ulike webinarer med opplæring for kommunens virksomheter. Hensikten var å fortelle om de nye standardkravene og vise hvordan disse skulle benyttes i nye anskaffelser.

UKEs tiltak fremover vil omfatte å

- oppdatere siden på intranett hvor informasjon om kravene ligger (gjøres etter at revidering er gjennomført)
- avholde fellesmøte/webinar med alle virksomhetene hvor informasjon om endringene fra revidering vil bli presentert
- avholde dialogmøter 1-1 med virksomheter som i liten grad har inkludert transportkravene i sine anskaffelser

I 2023 gjennomførte UKE en spørreundersøkelse blant kommunens virksomheter om innkjøpernes kjennskap til og bruk av kommunens krav i 2022, samt deres kjennskap til veiledning. UKE planlegger en ny undersøkelse våren 2024, med hensikt å undersøke om det er skjedd noen endringer siden sist. UKEs vurdering er at det er ulike grunner til at krav ikke benyttes. Dette spenner seg fra manglende muligheter for leverandørmarkedet til å levere biogass eller utslippsfrie løsninger, til utfordringer med å tilpasse kravene for enkelte anskaffelser og manglende kompetanse i å ta bruk og evaluere krav.

Det planlegges revideringer av standard klima- og miljøkrav. Veiledningen knyttet til disse kravene vil tilpasses de utfordringene som avdekkes gjennom UKEs spørreundersøkelse 2024.

6. *Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?*

Svar:

Spørreundersøkelse 2024 om bruk av standard klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i 2023 skal gjennomføres i første kvartal 2024.

Oppfølgingstiltakene nevnt i kulepunktene under svar til spørsmål 5 vil gjennomføres fra og med andre kvartal 2024.

UKE vil i 2024 fortsette å bruke ulike kommuneinterne fora, som blant annet Anskaffelsesforum og ulike grupper på Workplace, til å informere og veilede om kommunens standard klima- og miljøkrav i anskaffelser.

UKes tiltak for å styrke virksomhetens kunnskap om og kompetanse på kommunens standard klima- og miljøkrav i anskaffelser vil være gjennomgående tema i styringsdialogen mellom FIN og UKE i inneværende år.

7. *Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.*

Svar:

Ja, rapporten oppfattes som nyttig. Den avdekker tydelige mønstre i kommunens generelle oppfølging av klima- og miljøkrav i anskaffelser.

8. *Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?*

Svar:

Rapporten oppleves som lett tilgjengelig og enkel å forstå.

Vennlig hilsen

Hallstein Bjercke

byråd

Vedlegg 9 Uttalelse til rapporten fra byråden for helse

Byrådsavdeling for helse



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 36

Saksbeh.:
Per Torgersen, 906 50 077

Dato:
24.01.2024

Uttalelse fra byråden for Helse - rapport til uttalelse om grønne anskaffelser

Vi viser til oversendt rapport til byrådets uttalelse om grønne anskaffelser med utsatt svarfrist til uke 4/2024. Rapporten er også sendt til øvrige byråder for uttalelse, og til alle virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen. Kommunerevisjonens endelige rapport vil etter planen bli fremmet som sak til kontrollutvalgets møte 27. februar 2023.

Om undersøkelsen

Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivåer, og anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet mot dette målet. Det har de senere år kommet flere nye føringer for utslippskutt knyttet til kommunens anskaffelser. Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer. Organiseringen øker risikoen for at nye føringer ikke fanges opp i alle kommunens innkjøpsmiljøer eller at krav ikke legges til grunn på den måten som er forutsatt.

Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om kommunens virksomheter stiller fastsatte klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser. Undersøkelsen har omfattet 717 anskaffelser som var utlyst av Oslo kommune på den nasjonale kunngjøringsdatabasen for offentlige anskaffelser.

Revisjonskriteriene har vært som følger:

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant
- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant

Undersøkelsen har omfattet et flertall av kommunens virksomheter. Alle byråder er berørt ved at de er overordnet virksomheter som er omfattet, eller gjennom fagansvar på anskaffelsesområdet. Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse, der Kommunerevisjonen har undersøkt om det var stilt klima- og miljøkrav i 717 anskaffelser. Analysen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast. I tillegg har Kommunerevisjonen gjennomgått noe

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for helse

Besøksadresse:
Olav V gate 4
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 876819872
oslo.kommune.no

dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon fra de reviderte knyttet til enkelte anskaffelser.

Byrådssakene (med veiledere) som er kilder for revisjonskriteriene åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen. Unntakene er særlig knyttet til anskaffelsenes verdi, markedsforhold og hyppigheten for transport. Undersøkelsens funn er derfor ikke brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene.

Kommunerevisjonen konkluderer med at undersøkelsen gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp. Kommunerevisjonen anbefaler videre at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonens spørsmål og byrådets uttalelse (uthevet):

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Jeg har ingen kommentarer til metode, kilder eller data. Jeg registrerer at det ikke er undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for anskaffelsene i undersøkelsen, og at funnene derfor ikke er brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene. Det er viktig at dette kommer tydelig frem i rapporten.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Jeg har ingen kommentarer til revisjonskriteriene.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Det vurderes viktig at Kommunerevisjonen i rapporten er tydelig på at det ikke er undersøkt hvorvidt unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser har vært relevante for anskaffelsene i undersøkelsen. Det kan derfor vurderes at det er noe usikkerhet knyttet til resultatene.

Samtidig bemerkes det at det eksisterer unntaksbestemmelser som gir virksomhetene handlingsrom til å sikre at de får kjøpt nødvendige varer og tjenester med tilstrekkelig kvalitet og akseptabel pris. Opplæring og veiledning kan bidra til en riktig og ansvarlig bruk av unntaksbestemmelsene.

Jeg er likevel enig i at undersøkelsen gir grunnlag for samlet sett å vurdere kommunens praksis, og at det kan konkluderes at det er et potensiale for at kommunens virksomheter i større grad stiller klima- og miljøkrav i anskaffelser.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Jeg vil be min fagavdeling følge opp rapporten i styringsdialogen med virksomhetene for å sikre at det stilles relevante miljø- og klimakrav i anskaffelser, i tråd med gjeldende krav, føringer og sentrale veiledere i kommunen.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Jeg vil be min fagavdeling om å gjennomføre egnede tiltak i løpet av 2024.

7. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Ja, rapporten oppfattes som nyttig.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapportens oppbygning og språkbruk fremstår som godt forståelig.

Vennlig hilsen

Saliba Andreas Korkunc

byråd

Vedlegg 10 Uttalelse til rapporten fra byråden for kultur og næring

Byrådsavdeling for kultur og næring



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 35

Saksbeh.:
Anders Østre, 922 91 958

Dato:
04.01.2024

Rapport til uttalelse - forvaltningsrevisjon grønne anskaffelser – tilbakemelding fra byråden for kultur og næring

Det vises til brev 14. desember 2023 fra Kommunerevisjonen med svarfrist 19. januar 2024.

Rapporten er også sendt til øvrige byråder for uttalelse og til alle virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen. Kommunerevisjonens endelige rapport vil etter planen bli fremmet som sak til kontrollutvalgets møte 27. februar 2023.

Om undersøkelsen

Oslo kommune har mål om å redusere klimagassutslippene med 95 % sammenlignet med 2009-nivåer, og anskaffelser er et viktig virkemiddel i arbeidet mot dette målet. Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer. Organiseringen øker risikoen for at nye føringer ikke fanges opp i alle kommunens innkjøpsmiljøer eller at krav ikke legges til grunn på den måten som er forutsatt.

Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om kommunens virksomheter stiller fastsatte klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser. Undersøkelsen belyser også mulige effekter av kommunens standardkrav og føringer når det gjelder å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Undersøkelsens problemstilling har vært:

- I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser?

Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er som følger:

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for kultur og næring

Besøksadresse:
Olav V gate 4
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 997703634
oslo.kommune.no

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant
- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant
- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant

Metode

Undersøkelsen er gjennomført i hovedsak ved maskinell tekstanalyse og omfatter 717 anskaffelser som var utlyst av Oslo kommune på den nasjonale kunngjøringsdatabasen for offentlige anskaffelser (Doffin). Anskaffelsene med opplyst estimert verdi hadde en samlet verdi på over 18 mrd. kroner. I tillegg var det 295 anskaffelser uten opplyst verdi. Undersøkelsen har omfattet 33 virksomheter, deriblant Boligbygg Oslo KF, Deichman bibliotek, Gravplassetaten, Kulturetaten, Munchmuseet, Oslo Havn KF, og Oslobygg KF. Undersøkelsen og funnene er delt i to kategorier, «varer og tjenester» og «bygge- og anleggsarbeider».

Byrådssakene som etablerer grunnlaget for revisjonskriteriene, åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen.

Hovedkonklusjon

Samlet vurdering fra kommunerevisjonen er at det i stor grad var stilt klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider, men i mindre grad i anskaffelser av varer og tjenester. Undersøkelsen gir derfor grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp. Kommunerevisjonen anbefaler videre at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonene ber som svar på følgende spørsmål:

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja, informasjonen om undersøkelsen har vært tilstrekkelig klar.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Forvaltningsrevisjonen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast som er publisert på Doffin, for å undersøke i hvilket omfang det er stilt miljøkrav i kommunene anskaffelser. Jeg merker meg at undersøkelsen ikke har kartlagt om det foreligger et gyldig grunnlag for å fravike miljøkravene. Dette bør fremgå tydelig av rapporten, og kan også skape usikkerhet om rapportens funn og vurderinger gir godt grunnlag for videre oppfølging.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Jeg har ikke kommentarer til revisjonskriteriene.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Jeg registrerer at undersøkelsen ikke tar stilling til om det i de enkelte anskaffelsene var grunnlag for å gjøre unntak fra miljøkravene, for eksempel fordi det ikke er et tilstrekkelig antall leverandører som kan tilby aktuell miljøteknologi. Omfanget av anskaffelser som ikke følger kommunens klima- og miljøkrav er derfor usikkert. Undersøkelsen viser at miljøkrav faktisk er benyttet i mange anskaffelser. Gitt undersøkelsens omfang og funn, ser jeg likevel at det kan være grunnlag for å reise spørsmål ved om Oslo kommune kan bruke anskaffelsene enda bedre fremover.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Jeg forutsetter at virksomheter underlagt mitt ansvar setter seg inn i rapporten og at miljøkrav ved anskaffelser følges opp som forutsatt.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltakene?

Jeg vil forsikre meg om at virksomheter underlagt mitt ansvar setter seg inn i resultatene fra undersøkelsen og forventer at de som forutsatt vil følge opp kommunes klima- og miljøkrav ved fremtidige anskaffelser.

7. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Rapporten oppleves som nyttig og gir grunnlag for en overordnet tilnærming til hvordan sektoren benytter anskaffelser som virkemiddel for å nå kommunens klima- og miljøkrav.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapportens oppbygning og språkbruk vurderes som god.

Vennlig hilsen

Anita Leirvik North
byråd

Vedlegg 11 Uttalelse til rapporten fra byråden for miljø og samferdsel

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 5 andre ledd

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 40

Saksbeh.:
Guri Tajet, 928 37 204

Dato:
26.01.2024

Grønne anskaffelser: Uttalelse til rapport fra byråd for miljø og samferdsel

Jeg viser til brev fra Kommunerevisjonen av 14.12.2023, med oversendelse av rapport til uttalelse om undersøkelsen Grønne anskaffelser.

Kommunerevisjonen har bedt om svar på flere spørsmål fra meg innen 19.01.2024. Revisjonen har innvilget utsatt frist til 26.01.2024. Rapporten er også sendt til øvrige byråder for uttalelse, og til alle virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen. Kommunerevisjonens endelige rapport vil etter planen bli fremmet som sak til kontrollutvalgets møte 27.02.2024.

Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivå, og anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet mot dette målet. Det har de senere år kommet flere nye føringer for utslippskutt knyttet til kommunens anskaffelser. Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om kommunens virksomheter stiller fastsatte klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser.

Revisjonskriteriene har vært som følger:

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant
- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant

Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse, der Kommunerevisjonen har undersøkt om det var stilt klima- og miljøkrav i 717 anskaffelser. Analysen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast. I tillegg har Kommunerevisjonen gjennomgått noe dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon fra de reviderte virksomhetene knyttet til enkelte anskaffelser.

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Besøksadresse:
Rådhuset
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 974770474
oslo.kommune.no

Byrådssakene (med veiledere) som er kilder for revisjonskriteriene åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen. Unntakene er særlig knyttet til anskaffelsenes verdi, markedsforhold og hyppigheten for transport.

Under følger spørsmålene fra Kommunerevisjonen med mine svar.

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Hovedproblemstilling for dette prosjektet er som følger: «I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser».

Jeg vil bemerke at undersøkelsen også har sett på klima- og miljøkrav som ikke er fastsatt, og det har bidratt til at prosjektet ikke er helt klart. Jeg utdyper dette i punktene nedenfor.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Jeg registrerer at det er metodiske mangler ved denne undersøkelsen som gjør at tall og informasjon som framkommer har en del usikkerhet knyttet til seg. Usikkerhetene bør fremkomme tydeligere innledningsvis og i konklusjonen i rapporten. Jeg vil gå nærmere inn i dette for de tre revisjonskriteriene under.

Klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser av varer og tjenester (byrådssak 1123/19):

Krav til drivstoffteknologi

I revisjonens innledning står det at det ikke var stilt krav til drivstoffteknologi i 55 prosent av vare- og tjenesteanskaffelsene. Dette er et usikkert tall og sannsynligvis misvisende. Jeg mener tallet bør tas ut og/eller at tallet presenteres sammen med følgende forutsetninger, både innledningsvis i «hovedbudskapet», i «sentrale vurderinger» og under «konklusjoner»:

- Kommunens samkjøpavtaler av varer og tjenester inngår ikke i analysen. Dette skyldes at samkjøpsavtalene ble revidert tidligere i 2023 (kommunerevisjonens rapport 7/2023). Samkjøpsavtalene er store avtaler som benyttes av alle kommunens virksomheter, og hvor **alle** konkurransene har hatt miljøkrav med krav/tildelingskriterier om drivstoffteknologi (nullutslippsteknologi/biogass), ifølge UKE og jamfør Kommunerevisjonens egne funn.
- Byrådssaken og veilederen til byrådssaken om transport av varer og tjenester legger opp til at det er anskaffelser over en viss verdi (500 000) og der transport skjer med en viss hyppighet (minst en gang i uka i gjennomsnitt), som skal stille krav/bruke tildelingskriterier knyttet til miljø. Slik unntaksbestemmelser tar ikke KRVs analyser høyde for, og det vites ikke, ut fra de opplysninger som framkommer i undersøkelsen, hvor mange av de undersøkte anskaffelsene som faktisk omfattes av kravene i byrådssaken.

Jeg registrerer at det framkommer i rapporten at flere etater med mange anskaffelser av varer og tjenester har gode begrunnelser for hvorfor det ikke er stilt krav til drivstoffteknologi. Kommunerevisjonen har likevel valgt å tallfeste et usikkert resultat når det gjelder klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester (55 %). Samtidig har revisjonen under

“hovedbudskap” og “sentrale vurderinger” om bygg og anlegg valgt å ikke tallfeste et godt resultat, men heller bruke en mer diffus omtale: “Kommunen har stort sett stilt krav til miljøvennlig drivstoffteknologi i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider”. For at rapporten skal gi et helhetlig bilde av realitetene i hvordan virksomhetene følger opp miljøkrav i anskaffelser, bør rapporten være konsistent i sin presentasjon av resultatene. Dette kan for eksempel gjøres ved at krav/tildelingskriterier på drivstoffteknologi innenfor bygg og anlegg også tallfestes, kommunen har stilt krav til drivstoffteknologi i 94 prosent av anskaffelsene, eventuelt at ingen av resultatene tallfestes i innledningen.

Andre miljøkrav til transport

Kommunerevisjonen konkluderer også med at undersøkelsen viser at det i liten grad var stilt andre klima- og miljøkrav til transport. Jeg stiller spørsmål ved forutsetninger gjort i analysen som leder frem til denne konklusjonen:

- Tabell 5, kap. 3.2.4 viser “Andre klima- og miljøkrav til transport”.

Tabell 5 Antall og andel vare- og tjenesteanskaffelser der det var stilt andre utvalgte klima- og miljøkrav til transport

Andre klima- og miljøkrav til transport	Antall	Andel
Oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff	50	13 %
Innblanding av naturgass i biogass	96	25 %
Kurs i energieffektiv kjøring	24	6 %
Samkjøring	51	13 %
Tomgangskjøring	110	29 %
Personbiler (forbud mot transport av varer o.l.)	0	0 %
Transportkrav som gjelder fra 2025	176	46 %

Note: Kilden er anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene, n=383.

Det er syv krav som er vurdert, og for hvert miljøkrav er det beregnet hvor stor prosentandel av de 383 utlyste kontraktene som har dette miljøkravet. Det er lett å få et inntrykk av at god måloppnåelse per krav er opp mot 100%. Det er imidlertid for eksempel ikke relevant å stille krav om oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff i en kontrakt hvor minimumskravet er utslippsfrie (elektrisk/hydrogen) løsninger. Jeg stiller spørsmål ved om ikke beregningen burde vært satt opp mot antall kontrakter det var stilt krav/tildelingskriterier om fossilfritt eller biogass, siden det er da det er relevant å be om bærekraftig biodrivstoff. At det bare i 13 prosent av kontraktene er stilt krav om oppfyllelse av EUs bærekraftskriterier, er derfor misvisende.

- Et annet krav i tabell 5 er «Innblanding av naturgass i biogass». Det er, så vidt jeg forstår byrådsaken, ikke relevant at virksomhetene stiller dette kravet dersom leverandøren ikke skal bruke biogasskjøretøy. Det fremkommer ikke i rapporten hvor mange av anskaffelsene et krav om naturgass faktisk er relevant for. Andelen på 25 prosent er derfor misvisende. Det kan også stilles spørsmål ved om kravet bør være med i tabellen, se neste punkt.
- I definisjonen av ulike typer drivstoffteknologier skriver Kommunerevisjonen følgende: “Fossilfrie kjøretøy er en samlebetegnelse for kjøretøy som ikke bruker fossile brenslers som energikilde. Der fossilfrie kjøretøy som ikke er nullutslipps- eller biogasskjøretøy omtales i denne rapporten, omfattes kjøretøy som benytter biodiesel, bioetanol eller naturgass.”

Jeg vil påpeke at naturgass er en fossil gass som ikke inngår i fossilfri-begrepet. Det

fremgår også av byrådsaken. Er dette en misforståelse fra Kommunerevisjonen og har i tilfelle denne misforståelsen ledet til at "innblanding av naturgass i biogass" inngår som ett av de syv miljøkravene i tabell 5 (kap. 3.2.4)? Leseren kan få inntrykk av at bruk av naturgass er ønsket, mens det tvert imot er en nødløsning. Jeg ber Kommunerevisjonen vurdere å ta dette "miljøkravet" ut av tabell 5. Dersom det skal stå, bør det omformuleres til noe ala "Tydelige føringer om å unngå innblanding av naturgass". Kommunerevisjonen har videre slått sammen fossilfritt og Euro 6 til ett krav i analysen. Euro 6 handler om luftkvalitet (ikke klima), og Euro 6-kjøretøy går ofte på fossil diesel. Jeg mener det bør inn en kort drøfting av hvorfor dette er gjort på den måten, og konsekvensene for usikkerhet i de tallfestede resultatene.

Klima- og miljøkrav til bygg og anlegg (byrådsak 1091/19)

Krav til drivstoffteknologi

Det framkommer i tabell 8 at det i 94 prosent av bygg- og anleggsanskaffelsene er stilt krav om drivstoffteknologi. Det var stilt minimumskrav om nullutslippsteknologi eller biogass i 14 prosent av anskaffelsene, noe kommunerevisjonen selv (i kap. 4.2.2) påpeker er strengere enn kravene.

Tabell 8 Krav til drivstoffteknologi i bygge- og anleggsanskaffelser, antall og andel

Krav til drivstoffteknologi	Antall	Andel
Nullutslipp eller biogass	48	14 %
Fossilfritt og/eller eurokrav	266	80 %
Ingen krav til drivstoffteknologi	20	6 %
Totalt	334	100 %

Kilde: Anskaffelsesdokumenter fra virksomhetene.

Dette er svært gode tall, og det bør framkomme tydeligere i hovedbudskapet, sentrale vurderinger og konklusjon.

I tillegg er det forhold som tyder på at tallet er enda bedre, blant annet dersom man hadde trukket ut anskaffelser som ikke var relevant av analysen. Av de 20 utlysningene der det ikke var stilt krav om drivstoffteknologi hadde ifølge Kommunerevisjonens rapport seks av disse en estimert verdi på mellom 500 000 og 5 millioner, tre mellom 5 og 50 millioner kroner, mens én hadde estimert verdi på 80 millioner. I 10 av de 20 kontraktene fremgikk ikke verdien. Det er i henhold til byrådsak 1091/19 i kontrakter over 5 mill. det er obligatorisk å bruke tildelingskriterier, mens det i kontrakter over EUs terskelverdi (56 mill.) er obligatorisk å bruke minimumskrav om drivstoffteknologi.

Når jeg ser nærmere på utlysningene der det ikke er stilt krav om drivstoffteknologi, ser jeg blant annet at én kontrakt handler om brannsikring av leiligheter, én handler om avtrekksskap og kjemikalieskap og en annen om byggeleder for et krematorium. At det ikke er stilt krav om drivstoffteknologi for anleggsmaskiner i disse kontraktene, fremstår logisk og korrekt for meg.

Jeg har forståelse for at Kommunerevisjonen har noen kapasitetsbegrensninger, men jeg mener det burde vært gjort en grundigere vurdering av de undersøkte anskaffelsenes relevans for problemstillingen og at mangelen på slik relevansvurdering svekker tilliten til, og nytten av, de resultatene revisjonen presenterer. De kvantitative sammenstillingene kan skjule viktig

informasjon og kunnskap, og det er svært uheldig at slike opplysninger, som har blitt presentert for revisjonen underveis i arbeidet, ikke blir hensyntatt i presentasjonen av resultatene. Når undersøkelsen heller ikke tar skikkelig hensyn til hva som står i byrådssaken, blir resultatene dessverre omtrentlige og virksomhetene kan bli kritisert på feil premisser.

Andre miljøkrav til bygg og anlegg

I revisjonens vurderinger og konklusjon fremkommer følgende: «Det var en høy andel av anskaffelsene der det var stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Basert på gjennomgang av anskaffelser der kravene ikke var stilt, tyder undersøkelsen på at slike krav burde vært stilt oftere». Eksempelene Kommunerevisjonen gir på krav som burde vært stilt oftere, er krav om å oppfylle EUs bærekraftskriterier eller forbud om tomgangskjøring.

- Dersom disse eksemplene skal brukes, bør det framgå i konklusjonen at disse miljøkravene var stilt i henholdsvis 89 prosent og 94 prosent av utlysningene, og dessuten at EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff ikke er relevante dersom utlysningen stiller krav om nullutslipp, jfr. tidligere punkt. Med en god metodisk tilnærming der man trekker fra kontrakter der kravet ikke er relevant, er andelen anskaffelser som følger opp miljøkravene sannsynligvis bedre enn det som framgår av rapporten.
- Jeg merker meg videre at kommunerevisjonen opplyser om at det er åtte store kontrakter det ikke er stilt krav om å oppfylle EUs bærekraftskriterier (estimert verdi på mellom 80 og 1,9 milliarder kroner), blant annet i kontrakten om ny råvanntunnel. MOS ba Vann- og avløpsetaten undersøke kontrakten om ny råvanntunnel nærmere og det viser seg at dette kravet er blitt stilt. Årsaken til at dette ikke er fanget opp kan være at informasjonsinnhentingsverktøyet ikke har lett i rett dokument. Dette viser hvor viktig det er med god kvalitetssikring. Jeg ser ikke bort fra at det for andre kontrakter også kan være informasjon som ikke er fanget opp, eller at det er andre årsaker. Rapporten bør inneholde mer informasjon om særlig de største avvikene dersom konklusjonene delvis baseres på det.

Ut fra punktene over, mener jeg Kommunerevisjonens vurderinger (kap. 4.3) og konklusjoner (kap. 6.1) står seg best ved å slå fast at det var en høy andel av anskaffelsene der det var stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Setningen om at slike krav burde vært stilt oftere, med eksempler, bør utgå.

Konklusjoner og vurderinger

I Kommunerevisjonens vurdering (kap. 4.3) og konklusjoner (6.1) av krav i bygg og anleggssektoren står det, slik det også gjør under transport av varer og tjenester, at «det er grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger».

Jeg vil påpeke at kommunen går steg for steg og skal bli bedre år for år, men gitt resultatet som viser at det stilles krav om drivstoffteknologi i 94 prosent av anskaffelsene på bygg og anlegg, og at det også er usikkert om deler av de 6 gjenstående prosentene i det hele tatt burde vært omfattet av undersøkelsen (jfr. punkter over), mener jeg dette retoriske spørsmålet ikke yter

virksomhetene i Oslo kommune rettferdighet. Det samme gjelder funnet om at det var en høy andel av anskaffelsene der det var stilt ett eller flere andre undersøkte klima- og miljøkrav knyttet til bygge- og anleggsarbeider. Det store bildet er at byrådssaken om bygg og anlegg følges opp. Det stemmer også overens med rapporteringen fra kommunens virksomheter på dette tre ganger i året, med en utvidet rapportering i forbindelse med årsberetningen som viser store sparte utslipp som følge av disse kravene. Jeg mener derfor at revisjonen bør ta ut disse formuleringene i rapporten.

Redusert og bærekraftig forbruk

Kommunerevisjonen har gått gjennom 717 anskaffelser (hvorav 383 overlapper med undersøkelsen av krav til transport av varer og tjenester og 334 overlapper med undersøkelsen av bygg og anlegg) for å avdekke om det er stilt krav om redusert og bærekraftig forbruk. Ifølge Kommunerevisjonen tyder undersøkelsen på at det i begrenset grad er stilt krav eller benyttet tildelingskriterier som kunne bidra til redusert og bærekraftig forbruk. Til grunn for denne konklusjonen ligger et søk på ulike ord som er oppsummert i tabell 11 i rapporten.

Jeg vil påpeke at tabellen er lett å misforstå for de som ikke har tid til å gå i dybden. Man kan få inntrykk av at måloppnåelse ideelt sett skulle vært 100 prosent på hvert enkelt søkeord som er blitt undersøkt. Kommunerevisjonen kan med fordel presisere at ikke alle søkeordene er relevante i alle utlysninger og at tallene over andel utlysninger som inneholder ulike søkeord derfor må brukes med forsiktighet.

Kommunerevisjonen skriver i sine vurderinger (kap 5.3) at eksempler på typer anskaffelser der det var varierende praksis for å stille krav som kunne bidra til bærekraft og redusert forbruk, gjaldt serveringstjenester og rehabilitering og oppføring av bygg.

Jeg vil påpeke at når det gjelder rehabilitering og oppføring av bygg, ligger det miljøkrav i "Standard kravspesifikasjoner for kommunens formålsbygg" (SKOK), oppdatert i desember 2022. SKOK har noen felles krav, deriblant er energi- og miljøkravene like for alle. Her ligger det blant annet føringer om mindre riving, som vil medføre redusert forbruk. Kommunerevisjonen bør, dersom det ikke er gjort, dobbeltsjekke praksis med hensyn til henvisning til SKOK, og om det kan være at eventuelle vedlegg med SKOK ikke fanges opp av søkeverktøyet revisjonen har benyttet i undersøkelsen.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Som det fremgår indirekte i svaret på spørsmål 2, kan det virke som de tre revisjonskriterienes formulering om relevans, ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til. Kommunerevisjonen har til dels sett bort fra byrådssakene som gir detaljert informasjon om hvordan kommunens virksomheter skal tilnærme seg anskaffelser innenfor bygg- og anleggssektoren og ved anskaffelse av varer og tjenester. Byrådssakene om bygg og anlegg og transport detaljerer ut anskaffelsesstrategien. Det er ikke dekkende for de føringer virksomhetene er underlagt når Kommunerevisjonen henviser til anskaffelsesstrategien, og at det er generelle forventninger om at miljø skal hensyntas i alle anskaffelser, som begrunnelse for hvorfor de ikke har tatt hensyn til unntak definert i de enkelte byrådssakene. Det er selvsagt potensiale for at virksomhetene kan gjøre

ting bedre, men jeg mener det er urimelig å kritisere virksomhetene for at de benytter unntak som er definert inn i byrådssakene, slik det kan se ut som revisjonen gjør i denne rapporten.

Det framgår i revisjonens beskrivelse av gjennomføringen av undersøkelsen (vedlegg 2) at hoveddelen av datainnsamlingen var i mai og juni 2023. De endelige revisjonskriteriene var imidlertid ikke klare før 10. august. Presisering av relevans var noe av det som ble lagt til i de tre revisjonskriteriene i løpet av høringsrunden. Det kan være at revisjonsarbeidet dermed kom litt skjevt ut, og at det ikke var god nok forståelse for relevans eller tilstrekkelig oppmerksomhet på innholdet i byrådssakene da revisjonen gjennomførte undersøkelsen. Med en tydeligere forståelse og definisjon av "relevans" før søkene i Doffin ble gjort (slik min byrådsavdeling også spilte inn), ser det ut til at vi kunne fått resultater som hadde gitt reelt grunnlag for videre oppfølging og forbedringsarbeid. Slik rapporten nå foreligger, har den begrenset verdi ettersom tallene som legges frem ikke tilstrekkelig viser realitetene i hvordan kommunens virksomheter følger opp de vedtatte miljøkravene.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Kommunerevisjonen konkluderer med at undersøkelsen gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

- Det er uklart for meg hvordan det hjelper byrådet og bystyret å følge opp underliggende virksomheter på dette området at revisjonen stiller spørsmål om man følger opp godt nok, særlig når de tallfestede resultatene ikke i tilstrekkelig grad reflekterer hvorvidt kravene, med tilhørende unntak, er fulgt opp. Jeg mener derfor revisjonen bør nyansere konklusjonen og gi tydeligere veiledning på hva som eventuelt burde vært gjort annerledes. Jeg viser for øvrig til mine svar på spørsmål 2.

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

- Denne revisjonen indikerer at byrådssakene, særlig den om transport, med fordel kan bli noe tydeligere, med færre unntak. Muligheten til å bli tydeligere og redusere unntakene eksisterer nettopp fordi vi har vunnet erfaringer og fordi teknologiene er mer tilgjengelige i markedene. Når det er tydelig hva som er forventet av virksomhetene, er det også enklere å måle resultater og gjøre gode evalueringer av hvorvidt kravene følges opp. Jeg støtter således Kommunerevisjonens anbefaling på dette punktet. Arbeidet med å revidere byrådssakene er så vidt meg bekjent i gang, og jeg vil sikre at relevante virksomheter i min sektor bidrar i dette arbeidet.

Kommunerevisjonen anbefaler videre at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

- I Byrådsavdeling for miljø og samferdsel gjøres et kontinuerlig arbeid med å sikre at våre virksomheter følger opp klima- og miljøkrav i anskaffelser. Det vil fortsette. Med

operativt ansvar for klimabudsjettet og tilhørende rapportering, vil det som tidligere, også foregå et løpende arbeid med å få på plass egnede føringer/indikatorer for alle virksomheters tildelingsbrev/andre relevante dokumenter samt gjennom oppfølging av alle virksomhetenes rapportering.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Ut fra de opplysninger som har kommet frem gjennom arbeidet med revisjonen, både fra Kommunerevisjonen og i min avdelings dialog med flere av virksomhetene som er revidert, er det god oppfølging i virksomhetene og de er godt kjent med og stiller de relevante miljøkravene. Jeg anser derfor ikke at det er behov for å iverksette ytterligere tiltak i min sektor på bakgrunn av rapporten.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Se kommentar over.

7. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Denne revisjonen kunne ha inneholdt nyttige observasjoner, funn og lærdommer. Generelt er likevel presisjonsnivået på undersøkelsen for svakt. Det skygger for nyttige funn og kan gi grobunn for misforståelser og forenklete konklusjoner om hva som er status og mulige tiltak.

Med utgangspunkt i de forholdene jeg peker på over, er mitt inntrykk at virksomhetene i stor grad følger opp miljøkrav i anskaffelser. For å yte de reviderte virksomhetene rettferdighet burde Kommunerevisjonen ha satt seg bedre inn i byrådssakene med veiledere, før gjennomføring av undersøkelsen. Det kunne gitt bedre svar på hva som er faktisk status for oppfølging av miljøkrav og grunnlag for målrettede tiltak. Slik rapporten nå foreligger har den begrenset nytte og gir et delvis feilaktig bilde av situasjonen.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapportens oppbygning og språkbruk er grei.

Vennlig hilsen

Marit Kristine Veia

byråd

Vedlegg 12 Uttalelse til rapporten fra byråden for sosiale tjenester

Byrådsavdeling for sosiale tjenester



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 5 andre ledd

Deres ref.:
23/208-483

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 37

Saksbeh.:
Cecilie Engh, 916 35 809

Dato:
12.01.2024

Rapport til uttalelse: Grønne anskaffelser - tilbakemelding fra byråden for sosiale tjenester

Det vises til brev fra Kommunerevisjonen av 14.12.2023, med oversendelse av rapport til uttalelse om undersøkelsen Grønne anskaffelser. Kommunerevisjonen ber om tilbakemelding på rapporten innen 19.01.2024. Rapporten er også sendt til øvrige byråder for uttalelse, og til alle virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen. Kommunerevisjonens endelige rapport vil etter planen bli fremmet som sak til kontrollutvalgets møte 27. februar 2023.

Oslo kommune har satt et ambisiøst mål om å redusere klimagassutslippene med 95 prosent sammenlignet med 2009-nivåer, og anskaffelser er et viktig verktøy i arbeidet mot dette målet. Det har de senere år kommet flere nye føringer for utslippskutt knyttet til kommunens anskaffelser. Kommunen har en desentralisert innkjøpsorganisering med mange små innkjøpsmiljøer. Organiseringen øker risikoen for at nye føringer ikke fanges opp i alle kommunens innkjøpsmiljøer eller at krav ikke legges til grunn på den måten som er forutsatt

Formålet med undersøkelsen har vært å gi kommunens administrasjon, kontrollutvalget og bystyret informasjon om kommunens virksomheter stiller fastsatte klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser i sine anskaffelser. Undersøkelsen belyser også mulige effekter av kommunens standardkrav og føringer når det gjelder å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser.

Revisjonskriteriene har vært som følger:

- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Kommunen skal stille klima- og miljøkrav i anskaffelser av bygge- og anleggsarbeider der det er relevant
- Kommunen bør bidra til redusert og bærekraftig forbruk gjennom sine anskaffelser der det er relevant

Undersøkelsen har omfattet et flertall av kommunens virksomheter. Alle byråder er berørt ved at de er overordnet virksomheter som er omfattet, eller gjennom fagansvar på anskaffelsesområdet. Undersøkelsen er gjennomført som en breddeundersøkelse, der Kommunerevisjonen har undersøkt om det var stilt klima- og miljøkrav i 717 anskaffelser. Analysen bygger i stor grad på tekstgraving i konkurransegrunnlag og kontraktutkast. I tillegg har Kommunerevisjonen gjennomgått noe

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for sosiale tjenester

Besøksadresse:
Olav V gate 4
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 925192686
oslo.kommune.no

dokumentasjon manuelt og mottatt supplerende informasjon fra de reviderte knyttet til enkelte anskaffelser.

Byrådssakene (med veiledere) som er kilder for revisjonskriteriene åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Kommunerevisjonen har ikke undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen. Unntakene er særlig knyttet til anskaffelsenes verdi, markedsforhold og hyppigheten for transport. Undersøkelsens funn er derfor ikke brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene.

Kommunerevisjonen konkluderer med at undersøkelsen gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp. Kommunerevisjonen anbefaler videre at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonen ønsker svar på følgende spørsmål:

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja, informasjonen har vært tilstrekkelig klar.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Jeg har ingen kommentarer til metode, kilder eller data. Jeg registrerer at det ikke er undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for anskaffelsene i undersøkelsen, og at funnene derfor ikke er brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene. Det er viktig at dette kommer tydelig frem i rapporten.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Jeg har ingen kommentarer til kriteriene.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Det er etter min vurdering viktig at Kommunerevisjonen i rapporten er tydelig på at det ikke er undersøkt hvorvidt unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser har vært relevante for anskaffelsene i undersøkelsen. Det kan derfor vurderes at det er noe usikkerhet knyttet til resultatene. Men med tanke på det store omfanget av anskaffelser som er undersøkt, er jeg allikevel enig i at undersøkelsen gir grunnlag for samlet sett å vurdere kommunens praksis, og at det kan konkluderes at det er et potensiale for at kommunens virksomheter i større grad stiller klima- og miljøkrav i anskaffelser.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Min avdeling vil følge opp rapporten i styringsdialogen med Velferdsetaten, for å sikre at etaten stiller relevante miljø- og klimakrav i anskaffelser i tråd med gjeldende krav og føringer.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Revisjonsrapporten vil bli tematisert i et av etatsstyringsmøtene i 2024.

7. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Rapporten er nyttig på den måten at den gir byrådsavdelingen grunnlag for å sette viktigheten ved å stille klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser på agendaen i styringsdialogen med Velferdsetaten.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapportens oppbygning og språkbruk fremstår som godt forståelig.

Vennlig hilsen

Julianne Ferskaug

byråd

Vedlegg 13 Uttalelse til rapporten fra byråden for utdanning

Byrådsavdeling for utdanning



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
23/2207 - 33

Saksbeh.:

Linda Elisabeth Heen, 908 51 118

Dato:

02.01.2024

Uttalelse til rapport om grønne anskaffelser

Vi viser til oversendt rapport til byrådets uttalelse om grønne anskaffelser. Rapporten er også sendt til virksomhetene som er omfattet av undersøkelsen, herunder Utdanningsetaten.

Kommunerevisjonen ber om at byråden besvarer følgende spørsmål:

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Vi har ingen kommentarer til metode, kilder eller data.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger? I tilfelle hvilke?

Jeg har ingen kommentarer til revisjonskriteriene.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Kommunerevisjonen konkluderer med at undersøkelsen gir grunn til å reise spørsmål om kommunen i stor nok grad benytter sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forplikter og omstiller seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger.

Kommunerevisjonen anbefaler byråden for finans å vurdere om det er behov for ytterligere retningslinjer, veiledning eller opplæring for å sikre at kommunens praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Kommunerevisjonen anbefaler videre at byrådene vurderer behov for tiltak innen egen sektor for å sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser i større grad bidrar til å nå kommunens mål for reduksjon av klimagassutslipp.

Byrådssakene (med veiledere) som er kilder for revisjonskriteriene åpner for noen unntak fra å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser, og jeg registrerer at Kommunerevisjonen ikke har undersøkt hvorvidt unntak har vært relevante for de enkelte anskaffelsene i undersøkelsen. Unntakene er særlig knyttet til

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for utdanning

Besøksadresse:
Rådhuset
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 974767597
oslo.kommune.no

anskaffelsenes verdi, markedsforhold og hyppigheten for transport. Undersøkelsens funn er derfor ikke brukt til å vurdere om den enkelte virksomhet har fulgt bestemmelsene i byrådssakene.

Etter min vurdering underbygger rapporten Kommunerevisjonens konklusjon om at det er et potensiale for at kommunens virksomheter i større grad stiller klima- og miljøkrav i anskaffelser. Samtidig er det viktig at det finnes unntaksbestemmelser som gir virksomhetene handlingsrom til å sikre at de får kjøpt nødvendige varer og tjenester med tilstrekkelig kvalitet og akseptabel pris. Opplæring og veiledning kan bidra til mer riktig bruk av unntaksbestemmelsene.

5. Vil byråden vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Min avdeling vil følge opp rapporten i styringsdialogen med Utdanningsetaten for å sikre at det stilles relevante miljø- og klimakrav i anskaffelser, i tråd med gjeldende krav og føringer i kommunen.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Revisjonsrapporten vil være tema i etatsstyringsmøte i løpet av 2024.

7. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har framkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Ja, rapporten oppfattes som nyttig.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapporten er lett å lese.

Vennlig hilsen

Julie Remen Midtgarden

Byråd for utdanning

Vedlegg 14 Uttalelse til rapporten fra Boligbygg Oslo KF

Boligbygg Oslo KF



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Attn:

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
24/337- 9

Saksbeh.:
EKD

Dato:
31.01.2024

Uttalelse til rapport i forvaltningsrevisjonen «Grønne anskaffelser: klima- og miljøkrav»

Viser til tidligere kommunikasjon og avtale om utsatt frist for å komme med uttalelse til rapport i forvaltningsrevisjonen «Grønne anskaffelser: klima- og miljøkrav».

I oversendelsesbrevet følger en liste med eksempler på spørsmål som virksomheten kan svare på ved en eventuell uttalelse, og vi har valgt de som oppleves relevante å besvare. Innledningsvis ønsker vi å komme med noen refleksjoner knyttet til kravene sett fra Boligbygg sitt perspektiv.

A. Innledende refleksjoner

Oslo kommune består av mange ulike virksomheter, med stor variasjon i organisering, innkjøpsvolum og type/omfang anskaffelser. Når det utarbeides sentrale føringer og kriteriesett som skal gjelde alle, vil de ikke treffe like godt i alle virksomheter.

For eksempel er hoveddelen av anskaffelsene til Boligbygg knyttet opp til bygg- og anleggsarbeider. Etter sammenslåingen av de øvrige byggforetakene, driver vi kun med vedlikehold og rehabilitering av eksisterende bygningsmasse. Dette er i seg selv et ombruksvalg med positive miljøaspekter. Kriteriesettet for bygg- og anleggsanskaffelser utarbeidet av UKE passer for nybygg og i liten grad mindre rehabiliteringsprosjekter med svært lite, eller ikkeeksisterende behov for bruk av anleggsmaskiner og/eller kjøretøy til transport av masser. Det er ikke mulig å sammenligne disse bygg- og anleggsprosjektene med de store nybyggprosjektene til Oslobygg eller anlegg hos Vann- og avløpsetaten.

Med andre ord er det anskaffelser som etter sin art har liten miljøbelastning, hvor det ikke er relevant å stille miljøkrav basert på de ulike kriteriesettene Oslo kommune har valgt for hhv. vare- og tjenesteanskaffelser og bygg- og anleggsanskaffelser. I slike tilfeller plikter oppdragsgiver og den enkelte innkjøper i Oslo kommune å vurdere om miljø har den tilstrekkelige tilknytningen til kontraktsgjenstanden. Er ikke det tilfelle vil det være ulovlig iht. anskaffelsesregelverket å benytte miljø som tildelingskriterie, jf. FOA. §§ 8-11 (2) og 18-1 (4), eller stille kontraktkrav, jf. FOA §§ 8-12 (1) og 19-1 (1). Det gjelder tilsvarende krav knyttet til kravspesifikasjoner og kvalifikasjonskrav, dvs. at samtlige miljøkrav som benyttes, og uavhengig type, skal ha tilstrekkelig tilknytning til leveransen.



Boligbygg Oslo KF
Oslo kommune

Besøksadresse:
Wergelandsveien 1-3
Postadresse:
Postboks 493 Sentrum, 0105 Oslo

Telefon: +47 23 46 05 00
postmottak@bby.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 974 780 747
oslo.kommune.no

Dette er også årsaken til at det i det endrede forskriftskravet i anskaffelsesforskriften som trådte i kraft fra januar i år er åpnet for unntak til det nye nasjonale kravet om å bruke miljø som tildelingskriterie/kontraktkrav, jf. FOA § 7-9 (5). Unntaket gjelder «dersom anskaffelsen etter sin art har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene». Departementet uttalte bl.a. i høringen til endringen at «hvordan man best hensyntar miljøbelastningen i den enkelte anskaffelse, vil blant annet vil avhenge av hvilket behov som skal dekkes, hva som utgjør miljøbelastningen, modenhet i markedet, konkurransesituasjonen og om det er mulig for leverandørene å dokumentere miljøbelastningen. En generell plikt til å vekte miljø med minimum 30 % slik Stortinget anmodet, ble ikke ansett å være formålstjenlig», se note 132 til bestemmelsen i Norsk lovkommentar.

Oslo kommune har valgt en desentralisert innkjøpsorganisering som etter vår mening også gir store fordeler. Det er de enkelte virksomhetene som sitter nærmest behovet og har best forutsetninger for å foreta vurderinger knyttet til miljøpåvirkning. Boligbygg mener at Oslo kommune må sikre at den enkelte innkjøper i vår desentraliserte innkjøpsorganisasjon kan foreta disse vurderingene og tilpasningene knyttet til kriteriesettene, hvorav et alternativ er at miljøkrav utelates i sin helhet.

Når prosjektet foretar en avgrensning opp mot disse vurderingene, medfører det etter vår mening at rapportens konklusjoner og anbefalinger ikke gir den nytteverdien som denne gjennomgangen kunne ha gitt oss.

Det er samtidig viktig å påpeke at vi stiller oss positive til at Kommunerevisjonen tar for seg temaet Grønne anskaffelser, som er komplisert og utfordrende å tolke og følge opp. Ikke minst som følge av det er et stort spenn i leveransene fra kommunens virksomheter. Vi ser derfor at det er en risiko for at konklusjonene av en slik gjennomgang kan bli generelle.

B. Spørsmål

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja, det har den. Vi har ikke noe å utsette på informasjon om hensikten med revisjonen. Om noe, hadde det vært ønskelig med mer oppdatert informasjon om revidert fremdrift underveis i prosjektet.

2. Har virksomheten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner?

Boligbygg mener at det er en tydelig svakhet knyttet til metoden i undersøkelsen (breddeundersøkelse). Det er videre foretatt en avgrensning opp mot relevans til kravene, unntak i overordnede føringer og tilstrekkelig tilknytning til kontraktsgjenstanden. Dette medfører at det er knyttet betydelig usikkerhet til rapportens konklusjoner og at foreslåtte tiltak blir for generelle. Etter vår mening burde kontraktstrategi og markedsundersøkelser vært innhentet for å gjøre vurderinger knyttet til faktisk relevans for krav, da disse har betydning for rapportens konklusjoner.

3. Hva er virksomhetens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Vår vurdering er at denne er unyansert og at det skyldes prosjektets metode og avgrensning, se over. Vi er enige i at det er forbedringspotensiale, men mener at avgrensningene som er foretatt medfører at konklusjonene er usikre/overdrevne og at foreslåtte tiltak ikke treffer.



Boligbygg Oslo KF
Oslo kommune

Besøksadresse:
Wergelandsveien 1-3
Postadresse:
Postboks 493 Sentrum, 0105 Oslo

Telefon: +47 23 46 05 00
postmottak@bby.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 974 780 747
oslo.kommune.no

4. Vil virksomheten vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Boligbygg foretar grundige vurderinger knyttet til klima- og miljøkrav i forbindelse med planlegging av den enkelte anskaffelse som dokumenteres i kontraktstrategi. Vi har kommentert grunnlaget for unntak i samtlige av Boligbygg sine anskaffelser som ligger til grunn for undersøkelsen hvor det ikke er stilt miljøkrav, og mener at dette er innenfor handlingsrommet av anskaffelsesregelverket og overordnede føringer i Oslo kommune. Vi mener derfor at det ikke er grunn til å iverksette tiltak på bakgrunn av rapporten.

5. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Denne oppleves som ryddig, og til tross for komplisert tema er det forholdsvis enkelt å følge oppbygningen i rapporten (god språkbruk).

Med vennlig hilsen
Boligbygg Oslo KF

Eva-Kristin Danielsen
seksjonsleder anskaffelser

Elektronisk godkjent og ekspedert uten signatur

Kopi til:
Adrian Munsterhjelm
Morten Andreas Engebretsen



Boligbygg Oslo KF
Oslo kommune

Besøksadresse:
Wergelandsveien 1-3
Postadresse:
Postboks 493 Sentrum, 0105 Oslo

Telefon: +47 23 46 05 00
postmottak@bby.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 974 780 747
oslo.kommune.no

Vedlegg 15 Uttalelse til rapporten fra Bydel Grünerløkka

Bydel Grünerløkka



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:
23/208-484

Vår ref. (saksnr.):
23/19468 - 11

Saksbehandler:
Gunn Merete Hernes Hebæk

Dato: 04.01.2024

Rapport med mulighet for uttalelse - Grønne anskaffelser

Bydel Grünerløkka synes informasjonen om prosjektets hensikt har vært klar, og har ingen kommentarer til prosjektets metode eller til revisjonskriteriene.

Rapporten oppfattes som nyttig og bidrar til å sette lys på Oslo kommunes og bydelens praksis med å stille klima- og miljøkrav i fremtidige anskaffelser.

Når det gjelder anskaffelsen av transporttjenester som bydelen anskaffet i 2020, kunne vi ha stilt tydeligere miljøkrav til leverandør, men ut ifra tildelingskriterier i utlysningen, valgte vi den best kvalifiserte leverandør.

I fremtiden vil Bydel Grünerløkka stille tydeligere klima og miljøkrav når vi anskaffer transporttjenester, både når det gjelder drivstoffteknologi, vekting av tildelingskriterier for miljø og forbud mot tomgangskjøring.

Vennlig hilsen

Ole Kristian Brastad
avdelingsdirektør

Gunn Merete Hernes Hebæk
seksjonssjef

Kopi til
Hanne Henriette Syse

Bydel Grünerløkka



Besøksadresse:
Markveien 57, 0550 OSLO
Postadresse:
Postboks 2128 Grünerløkka, 0505
OSLO

Telefon: 21802180
postmottak@bga.oslo.kommune.no
Org. nr.: 870534612
oslo.kommune.no

Vedlegg 16 Uttalelse til rapporten fra Bymiljøetaten

Bymiljøetaten



Kommunerevisjonen

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
23/33347 - 15

Saksbehandler:
Ingrid Knudsen Nøkland

Dato: 12.01.2024

Rapport med mulighet for uttalelse: Grønne anskaffelser

Det vises til brev av 14.12.2023 fra Kommunerevisjonen hvor det bes om merknader til utkast til rapport fra forvaltningsrevisjon om ovennevnte. Bymiljøetaten (BYM) har følgende merknader til spørsmålene som er stilt:

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

BYM har gjennom arbeidet med forvaltningsrevisjonen hatt merknader til prosjektet. Disse har vi fremført ved flere anledninger, herunder gjennom faktaverifikasjon og ved forhåndspresentasjonen. Vi har pekt på at hensikten ikke har vært tilstrekkelig klar sett i lys av måten Kommunerevisjonens undersøkelser er gjennomført på. Resultatet av måten undersøkelsen er valgt gjennomført på gir ikke svar på graden av etterlevelse av de regler som gjelder på dette område.

Dersom hensikten var å undersøke om virksomhetene etterlever fastsatte krav i aktuelle byrådsaker ville det, slik BYM har pekt på, vært naturlig om undersøkelsene til Kommunerevisjonen også hadde kontrollert om det eksisterte begrunnelser for legitime unntak i måten aktuelle anskaffelser er gjennomført på. Med en tilnærming slik vi mener burde vært lagt til grunn ville man fått et kvalifisert totalbilde av om kommunens virksomheter etterlever fastsatte regler i forhold til å stille klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranser. Slik vi ser det gir rapporten i dag ikke svar på dette spørsmålet.

2. Har virksomheten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner?

Det er grunn til å stille spørsmålstegn ved om maskinell lesning/tekstgraving er en hensiktsmessig måte å gjennomføre en undersøkelse som dette. Her har revisjonen tatt mål av deg om å undersøke svært mye dokumentasjon i mange virksomheter, og vi ser at metoden som er valgt har nødvendiggjort en annen måte å få frem fakta på enn å lese enkelt dokumenter.



Oslo kommune
Bymiljøetaten
Anskaffelser

Besøksadresse:
Karvesvingen 3, 0579 Oslo
Postadresse:
Postboks 636 Løren, 0507 OSLO

Telefon: 23482030
postmottak@bym.oslo.kommune.no
Org. nr.: 996922766
oslo.kommune.no

Men løsningen som er valgt gir slik vi ser det ikke et god nok bilde av de faktiske forhold og det fanges ikke opp alle forhold som er relevante for vurderinger som blir gjort og derigjennom heller ikke rapportens konklusjoner. Det vises blant annet til at BYM har påpekt flere faktafeil i førsteutkastet til rapporten.

Dersom Kommunerevisjonen hadde valgt å bruke maskinell lesning/tekstgraving på flere relevante anskaffelsesdokumenter enn det som er gjort, herunder for eksempel kontraktstrategiene – som det er krav om at skal utarbeidet – er det grunn til å tro at faktagrunnlaget hadde blitt mer dekkende for de faktiske forhold – herunder gitt et bedre svar på om virksomhetene etterlever kommunens regelverk knyttet til klima- og miljøkrav ved anskaffelser.

Slik vi leser rapporten nå synes den å gi inntrykk av et større antall avvik enn det som kan være tilfelle om man hadde undersøkt begrunnelser som er gjort i forhold til valg av innhold i konkurransegrunnlagene som er undersøkt, herunder om valg som er gjort er begrunnet i legitime unntak for å stille slike krav slik det åpnes for i byrådssakene på dette området.

3. Har virksomheten kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger?

BYM har gitt innspill til revisjonskriteriene. Det er blant annet forslått å innlemme kommunens eksisterende veiledning som er relevante for byrådssaken på område og som er en del av fokusområdene for de revisjonskriteriene som Kommunerevisjonen har valgt å bruke. Vi har gjennom arbeidet med prosjektet måttet ta til etterretning at vårt innspill ikke er imøtekommet. Sett fra BYMs side anses dette uheldig da rapportens omtale av funn i enkeltvirksomheter kan gi et annet bilde enn det som er de faktiske forhold når det gjelder etterlevelse av kommunens krav på område, herunder om anskaffelsene er gjennomført på en måte som samsvarer med de krav/føringer som regelverket (jf. byrådssaken) sier skal gjelde.

4. Hva er virksomhetens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Det er sett fra BYMs side et vesentlig poeng at rapporten tydelig får frem at det ikke er gjort vurderinger av om den enkelte virksomhets etterlever regler satt i aktuelle byrådssaker, men at rapporten kun viser Kommunerevisjonen egen vurdering av Oslo kommunes praksis med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Det bør også komme tydelig frem at undersøkelsen ikke har kontrollert all relevant dokumentasjon, herunder kontraktstrategier der det ville være aktuelt å redegjøre/begrunne hvorfor det er valgt å gjøre unntak i forhold bruk av klima- og miljøkrav ved kunngjøring av konkurranse.

Sett fra vår side innebærer dette at rapporten ikke gir et fullverdig svar på om virksomhetene faktisk etterlever kommunens krav slik de følger av byrådssakene på området.

5. Vil virksomheten vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Anbefalingene fra Kommunerevisjonen i rapporten retter seg mot byrådsavdelingene og ikke mot de undersøkte virksomhetene.

For BYMs del legger vi til grunn at vi i det videre arbeid med anskaffelser vil legge til grunn de regler som gjelder for offentlige anskaffelser, herunder krav satt til anskaffelser som gjennomføres av virksomhetene i kommunen (jf. byrådssak). Vi vil herunder følge opp eventuelle føringer som byrådsavdelingene måtte komme med på dette området.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Se svar pkt. 5.

7. Oppfattes rapporten som nyttig?

På generelt grunnlag er forvaltningsrevisjonsrapportene viktig for BYM som grunnlag for å vurdere måten arbeid utføres på i virksomheten. Undersøkelsene som revisjonen gjør og rapportene som blir laget kan bidra til å øke kunnskap og bevissthet rundt temaer som bli tatt opp til vurdering.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapportens oppbygging og språkbruk vurderes som god.

Vennlig hilsen

Gerd Robsahm Kjørven
etatsdirektør

Per Vidar Nilsen
assisterende etatsdirektør

Vedlegg 17 Uttalelse til rapporten fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Eiendoms- og byfornyelsesetaten



Kommunerevisjonen
Adrian Munsterhjelm

Unntatt offentlighet
Offl. §5

Deres ref.:

Vår ref.:
24/509

Saksbehandler:
Geir Haugen

Dato: 15.01.2024

Uttalelse til rapport: Grønne anskaffelser

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) viser til oversendt utkast til revisjonsrapport om grønne anskaffelser. Nedenfor følger EBYS svar på Kommunerevisjonens spørsmål, samt kommentarer til enkeltpunkter i rapporten.

Spørsmål 1 - Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Etaten mottok brev fra Kommunerevisjonen med informasjon om Kontrollutvalgets vedtak om forvaltningsrevisjon av grønne anskaffelser og i hvilken grad Oslo kommune stiller fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringen av konkurranser i sine anskaffelser. Det framkom tydelig hva hensikten med revisjonen var.

Spørsmål 2 - Har etaten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner?

Eiendoms- og byfornyelsesetaten opplever at metoden og anvendte kilder og data i all hovedsak har vært fornuftig. All nødvendig informasjon om hvilke krav som stilles i konkurranser skal fremkomme tydelig av utlysningen i kommunens konkurransegjennomføringsverktøy.

Etaten har en kommentar til Kommunerevisjonens bemerkning i rapportens pkt. 3.2.5 f) «Miljø som tildelingskriterie». I rammeavtalen for utbedringer på deponigassanlegg var det ikke benyttet miljø som tildelingskriterium, men stilt krav om fossilfrie kjøretøy eller at de skulle oppfylle euroklasse kravene. Det ble av det tverrfaglige anskaffelsesteamet vurdert at det ikke var nødvendig å benytte miljø som tildelingskriterie da deponigassanlegget er et stort miljøtiltak i seg selv og bidrar til redusert CO2 utslipp.

Spørsmål 3 - Har etaten kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre konklusjoner?

Etaten har ingen kommentarer.

Spørsmål 4 - Hva er etatens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefaling?

Etatens vurdering av konklusjoner og anbefalinger, er at de vil bidra til et ytterligere fokus på grønne anskaffelser og etterlevelse av anskaffelsesregelverk, samt kommunens føringer på området.

Spørsmål 5 - Vil etaten vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefaling? I tilfelle hvilke?

Etaten vil basert på rapporten gjennomgå og oppdatere gjeldende prosedyreverk i etatens miljøstyringssystem, samt påse at veiledere og maler utarbeidet på anskaffelsesområde av Utviklings- og kompetanseetaten blir fulgt opp. Videre vil vi sette fokus på de kravene om at leverandørene skal ha gjennomført kurs i energieffektiv kjøring samt samkjøring i våre kontrakter iht. rapportens punkt 3.2.5 f) andre klima og miljøkrav til transport.

 Eiendoms- og byfornyelsesetaten
Oslo kommune

Besøksadresse:
Christian Krohgs gate 16
Postadresse:
Postboks 491 Sentrum, 0105 Oslo

Telefon: +47 21 80 21 80
postmottak@eby.oslo.kommune.no
Org.nr.: 874 780 782
www.eby.oslo.kommune.no

Spørsmål 6 - Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Etaten arbeider fortløpende med å gjennomgå og oppdatere gjeldende prosedyreverk for å sikre at rammeavtalene benyttes som forutsatt og i tråd med regelverket, og at kommende konkurranser blir gjennomført på hensiktsmessig måte. Oppdatert prosedyre for «Grønne anskaffelser» forventes vedtatt i løpet av januar 2024.

Spørsmål 7 - Oppfattes rapporten som nyttig?

Etaten opplever at rapporten er grundig og gjennomarbeidet og den danner grunnlag for noen forbedringer i anskaffelsesprosessen vi skal jobbe med.

Spørsmål 8 - Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Rapportens oppbygning og språkbruk vurderes samlet sett som god.

Med vennlig hilsen

Eskil Bråten
direktør

Ann Kristin Høydal Hide
avdelingsdirektør

[Dette dokumentet er godkjent elektronisk.](#)

Kopi til:
Byrådsavdeling for byutvikling
Hans Jørgen Wetlesen

Vedlegg 18 Uttalelse til rapporten fra Kulturetaten

Kulturetaten



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:
23/208-484

Vår ref. (saksnr.):
23/2065 - 6

Saksbehandler:
Gry Paulsen

Dato: 04.01.2024

Rapport med mulighet for uttalelse - Grønne anskaffelser

Vi viser til brev av 14.12.2023.

Brevet inneholdt en liste med spørsmål som virksomhetene kunne svare på dersom de ønsket. Nedenfor følger våre svar på disse spørsmålene.

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?
Ja.
2. Har virksomheten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner?
Nei. Metoden er grundig beskrevet, og for oss som ikke utfører forvaltningsrevisjonsprosjekter, er det en informativ og interessant måte å gjøre utvalg på.
3. Har virksomheten kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger?
Nei. De ser ut til å være dekkende for å kunne gi svar på oppdraget.
4. Hva er virksomhetens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?
Slik vi ser det, er det gjort en grundig analyse som ligger til grunn for rapportens konklusjoner og anbefalinger. Imidlertid kunne vedlegg 5 som viser utviklingen i bruk av miljøkravene fra 2020 til mars 2023 (utviklingstrenden) fått en mer sentral plass i rapporten. Figurene oppsummerer på en lettfattelig og oversiktlig måte resultatene fra undersøkelsene, og viser til dels en lite hyggelig utvikling.

 Oslo kommune
Kulturetaten
Økonomiseksjonen

Besøksadresse:
Storgata 25, 0184 Oslo
Postadresse:
Postboks 1453 Vika, 0116 OSLO

Telefon: 21802180
postmottak@kul.oslo.kommune.no
Org. nr.: 992410213
oslo.kommune.no

5. Vil virksomheten vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?
Undersøkelsen viser at det er behov for opplæring og bevisstgjøring i etaten, og kanskje spesielt ved anskaffelser av tjenester slik rapporten viser.
6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?
Tilbud om opplæring må være en løpende oppgave, og må tilbys til alle som skal foreta anskaffelser i vår etat da vårt anskaffelsesmiljø består av kun en person som bistår behovshavere ute i organisasjonen.
7. Oppfattes rapporten som nyttig?
Ja. Rapporten tar opp og belyser et meget aktuelt tema. Rapporten gir tydelige indikasjoner på hvordan Oslo kommune har brukt sin innkjøpsmakt til å fokusere på miljø, og indikerer også tydelig at her er det mer å gå på.
8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?
Det er et omfattende materiale med mye detaljer som er belyst og analysert. Det er gjort en god jobb i å gjøre dette så oversiktlig som mulig, men likevel kan det i noen tilfeller være vanskelig å få oversikt. Det er derfor viktig for oss lesere at dere har laget et godt og tydelig sammendrag og tydelige konklusjoner. Figurene i vedlegg 5 kunne fått en mer sentral plass, jf. vårt svar på spørsmål 4.

Vennlig hilsen

Stein Slyngstad
Direktør

Jorunn Margrethe Bjerkøen
avdelingsdirektør

Kopi til
Anne Kristin Aschehoug
Jorunn Margrethe Bjerkøen

Kulturetaten
Kulturetaten



Besøksadresse:
Storgata 25, 0184 Oslo
Postadresse:
Postboks 1453 Vika, 0116 OSLO

Telefon: 21802180
postmottak@kul.oslo.kommune.no
Org. nr.: 992410213
oslo.kommune.no

Vedlegg 19 Uttalelse til rapporten fra Oslobygg KF

Oslobygg KF



Oslo kommune Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Adrian Munsterhjelm

Deres ref.:
23/208 - 484

Vår ref. (saksnr.):
23/1438 - 73

Saksbehandler:
Åse-Lill Madland

Dato: 12.01.2024

Forvaltningsrevisjon 2023 - rapport med mulighet for uttalelse - grønne anskaffelser

Forvaltningsrevisjon – Grønne anskaffelser

Det vises til tidligere kontakt, og oversendt rapport til uttalelse den 14.12.2023. Oslobygg og styret redegjør nedenfor for våre merknader samt tilsvar på oversendte spørsmål.

Merknader til rapporten

Oslobygg og styret har ingen merknader til rapporten utover at foretaket vil fortsette med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser som er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

Oslobygg legger vekt på flere tiltak angående miljø og klima, og gjør vurderinger på hvilke miljøkrav som vil være aktuelle å stille i de ulike anskaffelsene. I våre byggeprosjekter benyttes miljøoppfølgingsplaner (MOP) for å samle alle miljøkrav som stilles til prosjektene som blant annet klimagassutslipp fra byggeprosjektet, materialvalg, energibruk, overvann m.m.

Oslobygg har bidratt inn i Oslo kommunes arbeid med ambisjon om at Oslo skal bli en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. Med søkelys på å i større grad å ta vare på tingene man har, dele, bytte, oppgradere, fornye og reparere fremfor å kjøpe nytt. En strategi for bærekraftig og redusert materielt forbruk - «Framtidens forbruk - Strategi for bærekraftig og redusert forbruk» og den tilhørende handlingsplanen som er utarbeidet tilknyttet strategien. Her har Oslobygg iverksatt tiltak som eksempelvis å ta i bruk digitale verktøy for ombruksmaterialer, og vi rapporterer på ombruk i våre prosjekter.

 Oslo kommune
Oslobygg KF
Styring og oppfølging
Styringssystemer

Besøksadresse:
Grenseveien 78C, 0663 Oslo
Postadresse:
Postboks 6391 Etterstad, 0604
OSLO

Telefon: 2180 2180
Org. nr.: 924599545
oslo.kommune.no

Tilsvaret oversendte spørsmål i brev datert 14.12.2023

I det følgende besvares Kommunerevisjonen spørsmål:

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Ja, informasjonen om hensikten til prosjektet har vært tilstrekkelig klar.

2. Har Oslobygg kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner?

Oslobygg har ingen kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data.

3. Har Oslobygg kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner?

Oslobygg har ingen kommentarer til revisjonskriteriene.

4. Hva er Oslobyggss samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Oslobygg fikk ingen tiltak direkte, men foretaket vil fortsette med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser som er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

5. Vil Oslobygg vurdere eller iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Oslobygg fikk ingen tiltak direkte, men foretaket vil fortsette med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser som er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?

Oslobygg fikk ingen tiltak direkte, men foretaket vil fortsette med å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser som er i tråd med kommunens ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp.

7. Oppfattes rapporten som nyttig?

Rapporten oppleves som nyttig for Oslobygg og omhandler et viktig område for foretaket.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Vi har ingen kommentarer til dette punkt.

Vennlig hilsen

Oslobygg KF

Eli Grimsby
Administrerende direktør

Åse-Lill Madland
Seksjonsleder

Vedlegg 20 Uttalelse til rapporten fra Vann- og avløpsetaten

Vann- og avløpsetaten



kommunerevisjonen Oslo kommune
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:
23/208-484

Vår ref. (saksnr.):
23/4823 - 8

Saksbeh.:
Ellen Birkeland,

Dato:
12.01.2024

Forvaltningsrevisjon - Rapport med mulighet for uttalelse: Grønne anskaffelser

Tilbakemelding fra Vann- og avløpsetaten på rapport med mulighet for uttalelse: Grønne anskaffelser med saksnummer 23/208-484 mottatt 14.12.2023.

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Nei, vi mener at prosjektets hensikt ikke er tilstrekkelig klar.

Problemstillingen for undersøkelsen er fra rapporten beskrevet som:

«I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser.»

I datagrunnlaget tas alle anskaffelser av varer og tjenester med, selv om flere av disse anskaffelsene faller utenfor tilfellene hvor det foreligger fastsatte klima- og miljøkrav.

Det kan således fremstå som om forvaltningsrevisjonen har gått noe bredere ut i gjennomføringen av sitt oppdrag, enn det opprinnelig beskrevne formål skulle tilsi. Vi mener derfor at rapporten beskriver i hvilken grad virksomhetene stiller miljøkrav på et generelt grunnlag, snarere enn om de benytter «fastsatte» miljøkrav i anskaffelser hvor dette er påkrevd i henhold til byrådssakene.

2. Har virksomheten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner?

 Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten
Kvalitetsstyring

Besøksadresse:
,
Postadresse:
Postboks 4704 Sofienberg, 0506
OSLO

Telefon: +47 21 80 21 80
postmottak@vav.oslo.kommune.no
Org. nr.: 971185589
oslo.kommune.no

Slik vi forstår metoden brukt for informasjonshenting som er benyttet, tas datagrunnlaget fra alle anskaffelser av varer og tjenester med, selv om flere av disse faller utenfor føringene for hvor det finnes fastsatte klima- og miljøkrav. Det fremstilles dermed som om virksomhetene stiller miljøkrav i en mye lavere andel av konkurranser enn der hvor det er fastsatte klima- og miljøkrav.

Som følge av kontraktsdokumentenes oppbygging i enkelte av de store anskaffelsene, har sannsynligvis ikke informasjonshentingsverktøyet søkt etter eller funnet korrekt informasjon i de rette dokumentene, som kan gi et misvisende bilde av om kravene er tatt inn eller ikke. Overordnede kontraktsdokumenter vil kunne ha andre betegnelser med vedlegg og bilag.

Fra UKE sine utarbeidede krav og veiledninger og fra rundskriv 8/2020 fremgår det at kravene skal inntas hvis transport foregår hyppigere enn én gang i uka og at det er frivillig å innta kravene dersom årlig kontraktsverdi er under 500 000,- ekskl. mva. Tilsvarende gjelder for bygg- og anleggsanskaffelser der det for eksempel er benyttet samspillsentrepriser, hvor minimumskravet og kontraktskravene må legges til grunn. Premisset for avtalen må være at utslippsfrie løsninger skal benyttes.

Det er svært arbeidskrevende å verifisere og kontrollere data ved informasjonshentingsmetoden som er benyttet. Vi har ikke hatt kapasitet til å ettergå eller kvalitetssikre data, påstander eller faktabeskrivelser fremlagt i rapporten for anskaffelser tre år tilbake i tid i tilstrekkelig eller ønsket grad.

3. Har virksomheten kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger?

Se punkt 1 og 2.

4. Hva er virksomhetens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Rapportens konklusjoner og anbefalinger ser ut til å rette seg mer mot om kommunen benytter sin innkjøpsmakt til å stille miljøkrav på generell basis enn en vurdering opp mot revisjonens oppgitte problemstilling:

«I hvilken grad stiller Oslo kommune fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av konkurranser i sine anskaffelser.»

At anbefalingene retter seg mot byrådene og deres vurdering av nåværende krav synes hensiktsmessig og virksomheten vil innrette seg etter eventuelle forsterkninger på nåværende krav eller nye krav i fremtidige konkurranser.

5. Vil virksomheten vurdere og eventuelt iverksette tiltak på bakgrunn av rapportens konklusjoner og anbefalinger? I tilfelle hvilke?

Vann- og avløpsetaten benytter alle revisjoner til egenvurdering og grunnlag for kontinuerlig forbedring internt. Konkret for denne revisjonen hvor anbefalingene er lagt til byrådene og ikke de enkelte virksomhetene samtidig som at endringer av miljøkriteriene for Oslo kommunes anskaffelser allerede er varslet, er det ikke planlagt og eller iverksatt noen konkrete tiltak før disse endringene er gjennomført.

6. Hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av tiltak/ene?
Ikke aktuelt.

7. Oppfattes rapporten som nyttig?

Nei, den oppleves dessverre ikke som spesielt nyttig for virksomheten. Vi følger byrådets føringer med tilhørende veiledninger utarbeidet av UKE og vi opplever ikke at rapporten gjennomfører en kontroll av om vi har implementert disse godt. Se forøvrig tilbakemeldingene på de foregående punktene.

Som nevnt tidligere er det svært arbeidskrevende å verifisere og kontrollere data ved informasjonsinnhentingsmetoden som er benyttet. Vi har ikke hatt kapasitet til å ettergå eller kvalitetssikre data, påstander eller faktabeskrivelser fremlagt i rapporten for anskaffelser tre år tilbake i tid i tilstrekkelig eller ønsket grad. Selv ved siste avsluttende gjennomgang av rapport til uttalelse avdekkes vesentlige faktafeil.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygging og språkbruk?

Ingen kommentar.

Med vennlig hilsen

Elin Frydenlund
fagleder

Ellen Birkeland
KHMS-leder

Kopi til:
Tina Kjelgaard-Petersen

Mottakere:
kommunerevisjonen Oslo kommune Fredrik Selmers vei 3 0663 OSLO



Oslo

Oslo Kommune
Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 Oslo

Tel. +21 80 21 80

Rapport 3/2024

Du finner mer informasjon
om Kommunerevisjonen
og våre rapporter på:

www.krv.oslo.kommune.no