

Oslo, 28.04.2017

Innspill stortingsmelding om offentlige anbud

ASKO opplever at miljøkravene i de mange anbud har følgende utfordringer/forbedringsområder:

- Kravene er for generelle
- Kravene er ikke målbare og/eller kan ikke evalueres/etterprøves
- Kravene er ikke tilpasset nivået for dagens/fremtidens miljøarbeid (for enkle krav)

ASKO har følgende forslag til miljøkrav- og kriterier som oppdragsgiver bør benytte i sine anskaffelser innenfor **§ 18-1. Tildelingskriterier** og innenfor **§ 19-4. Oppdeling av anskaffelser**:

§ 18-1. Tildelingskriterier

For å kunne gi det økonomisk mest fordelaktige tilbud må tilbyder hensynta følgende faktorer:

- Totalverdi på anskaffelsen
- Antall leveringssteder
- Antall leveringsdager
- Ordrestørrelser

ASKO har gjennom de siste årene sett eksempler på at tilbyder har fått maksimal score på tildelingskriteriet *miljø* som baseres på bilpark som tilbyder skal kjøpe. Det viser at tilbyder kan basere sitt tilbud på kvalifikasjoner de ikke har når tildelingen skjer.

ASKO NORGE AS

PB 130 Sentrum, 0102, OSLO|Nedre Kalbakkvei 22| Telefon 22 16 90 00| Telefaks 22 16 90 10
E-post kundeservice.norge@asko.no| www.asko.no|Kontonr 7074 05 17072| org.nr 982 081 998 MVA



Vi mener det bør være et krav at tilbyder legger frem sine kvalifikasjoner som er de gjeldende kvalifikasjoner når tildelingen skal gjøres, ikke at man kan basere sitt tilbud på hva tilbyder skal kjøpe. Tilbyder bør ikke få maksimal score så fremt kvalifikasjonene ikke står til kravene når tildelingen skal gjøres.

Vi ser også at det er vanskelig å foreta en kvalifisert sammenligning av tilbyderne når det gjelder miljø.

Eksempelvis fornybart drivstoff. Hvordan evalueres biodiesel basert på slakteavfall contra palmeolje? Hvordan evalueres Miljøfyrtårn sertifisering contra ISO 14001?

Vi har erfaring med at tilbud ikke blir evaluert på likt grunnlag, og at det er vanskelig for oppdragsgiver å inneha informasjon om hvordan dette skal evalueres opp mot hverandre. Evalueringen kan gjøres både enklere og mer korrekt dersom oppdragsgiver har tilgjengelig et skjema med de forskjellige elementene. Det bør derfor være obligatorisk med konkrete målbare krav, og som oppdragsgiver i tillegg følger opp jevnlig i avtaleperioden.

§ 19-4. Oppdeling av anskaffelser

Som tilbyder av matvarer til det offentlige ser vi en trend de siste årene hvor oppdragsgivers totale behov deles opp i flere delanbud. De vanligste inndelingene er:

- Grossistvarer
- Rødt Kjøtt
- Hvitt kjøtt
- Fersk fisk
- Frossen fisk
- Fast meieri
- Flytende meieri
- Ferske bakevarer
- Frukt og Grønt
- Mineralvann

Det oppgis som bakgrunn for oppdelingen at det er ønskelig med større konkurranse.

Det er få aktører på markedet, og med få unntak så opplever vi at det er de samme tilbyderne som byr på de samme varegruppene. Dersom en oppdragsgiver har rammeavtale med flere tilbydere vil det føre til betydelige ekstra utgifter samt at det også vil være en stor miljøbelastning å ha flere leverandører som leverer små leveranser for å dekke den enkelte kundes totale behov for vareforsyning.

Det er også en betydelig utgift for oppdragsgiver å bestille varer flere steder, motta flere vareleveranser, håndtere flere fakturaer. Oppdeling av anbudet i flere delanbud vil med stor sannsynlighet øke både utgifter og miljøbelastningen mer enn det fremmer større konkurranse. Oppdeling av delanbud bør derfor ses i sammenheng med konkurransesituasjonen i markedet for den enkelte anskaffelse.

ASKO NORGE AS

PB 130 Sentrum, 0102, OSLO|Nedre Kalbakkvei 22| Telefon 22 16 90 00| Telefaks 22 16 90 10
E-post kundeservice.norge@asko.no| www.asko.no|Kontonr 7074 05 17072| org.nr 982 081 998 MVA



Norgesgruppen

Vi poengterer igjen at vi har et felles ansvar og samme mål – å redusere miljøbelastningen totalt sett. Vi ønsker gjerne en tilbakemelding på våre innspill i dette brevet og hvilke tiltak dere eventuelt vurderer å gjøre med bakgrunn i denne henvendelsen som vi ble oppfordret til å sende. Vi stiller oss gjerne til disposisjon for å gi ytterligere opplysninger eller diskutere saken.

Vedlagt følger også spesifisering av miljøkrav offentlig anbud som tidligere er sendt næringsministeren.

Med vennlig hilsen
ASKO NORGE AS
Karl Wethal
salgsdirektør

ASKO NORGE AS

PB 130 Sentrum, 0102, OSLO|Nedre Kalbakkvei 22| Telefon 22 16 90 00| Telefaks 22 16 90 10
E-post kundeservice.norge@asko.no| www.asko.no|Kontonr 7074 05 17072| org.nr 982 081 998 MVA



Norgesgruppen

Vedlegg 1:

Eksempler på krav:	Forslag til krav:	Effekt av krav:
Leverandøren skal senest seks (6) måneder etter avtaleoppstart ha et strukturert og dokumentert miljøarbeid. Miljøarbeidet skal være aktivt gjennom hele avtaleperioden. Dette innebærer at det minimum skal finnes en miljøpolicy, målbare og tidsavgrensede mål for miljøarbeidet og ansvarsfordeling. Det settes i noen tilfeller krav om at dette skal følges opp av de som lyser ut anbudet.	Alle leverandører skal ha iverksatt et miljøstyringssystem lik NS-EN ISO 14001, EMAS eller lignende. Et slikt system stiller krav om kontinuerlig forbedring som skal dokumenteres. Områdene som er definert som vesentlige skal tallfestes, utvikling skal måles og det skal stilles forventning til kontinuerlig forbedring.	Dette endrer fokus fra «hvor flink du skal bli» til «hvor flink du har vært». Et slikt system vil medføre større bevissthet hos leverandørene og medføre en nedgang i miljøpåvirkningen.
Leverandøren skal arbeide aktivt for å minske miljøbelastningen ved oppfyllelse av avtalen.	Alle leverandører må legge ved dagens miljøpåvirkning, konkretisert i tall – oppgitt i CO2 ekvivalenter samt en beskrivelse på hva som inngår. I tillegg bør leverandøren legge ved en handlingsplan og forventet effekt av tiltakene.	Dette vil skape bevissthet og medføre et lavere utslipp over tid. Et slikt krav vil også kunne bidra til innovasjon innen miljøområdet.
Nasjonal- og internasjonal miljølovgivning og –reguleringer skal overholdes. Relevante utslippstillatelser skal være innhentet der hvor det er nødvendig. Skadelige kjemikalier og andre stoffer skal forvaltes på en forsvarlig måte.	Kreve egenerklæring om at lover og forskrifter etterleves samt et vedlegg som viser hvilke lover og regler og tillatelser som leverandørene er omfattet av.	Større bevissthet rundt håndtering av utslipp samt en jevnlig egen gjennomgang av etterlevelse av lovverket. Tar ned risiko i forhold til utilsiktede uhell og forurensinger.
Leverandøren skal ha etablert et miljøledelsessystem som minimum består av følgende elementer: 1) Et system for virksomhetens miljøhensyn og miljøpolicy. 2) Strategi for kompetanse innen miljøfeltet. 3) Prosedyrer for gjennomføring av Kontrakten på en miljømessig forsvarlig måte	Det må stilles krav om mål, resultater og måloppnåelse. Dette må kunne etterprøves og skal etterspørres/kontrolleres av kunden.	Dette vil bidra til kontinuerlig forbedring og fokus på vesentlige miljøaspekter.
Leverandøren kan vise til virksomhetens kvalitets- eller miljøledelsessystem i henhold til ISO 14000, EMAS, eller andre tilsvarende tredjeparts godkjente systemer.	Se første rad.	Se første rad.
Det settes krav til medlemskap i returordning. Hvis en norsk leverandør benytter emballasje, skal det senest ved kontraktsinngåelse fremlegges dokumentasjon for at leverandøren er medlem i en returordning eller oppfyller forpliktelsen gjennom egen returordning med egen ordning for sluttbehandling hvor emballasjen blir tatt hånd om på en miljømessig forsvarlig måte (Grønt Punkt Norge AS eller tilsvarende ordning).	Krav om andel kildesortering som et nøkkeltall med dokumentasjon på levert tonn og hos hvem. Det må kunne skilles mellom egen produsert avfall/emballasje og avfall/emballasje innhentet fra kunde.	Dette vil sikre gjenvinning avfall og evt. ombruk av emballasje. Det vil også sikre at alle er med å betale for returordningene i Norge. Dette vil gi trygghet for kunden at avfall/emballasje er håndtert på den mest optimale miljømessige måten.
Leverandøren skal kostnadsfritt ved levering ta med ytter-emballasje, paller, papp, plast etc. Dette skal gjenbrukes eller gjenvinnes.	Dagens krav øk med en dokumentasjon på kildesorteringsgrad.	Vil sikre og dokumentere at emballasje og avfall håndteres på miljømessig korrekt måte.

Vedlegg 1:

Eksempler på krav:	Forslag til krav:	Effekt av krav:
Leverandør skal, i hele kontraktperioden, ha rutiner som sikrer at produktene levert i henhold til kontrakten, ikke inneholder forbudte stoffer eller mer enn maksimalt tillatte konsentrasjoner av farlige kjemikalier som er strengt regulert i Norge.	Dagens krav ok, men det må også kunne stilles krav om at en slik gjennomgang er gjennomført og kan dokumenteres på produktnivå.	Bevissthet rundt varedeklarasjon og sikrer at ikke forbudte stoffer blir benyttet.
Produktene skal tilfredsstille gjeldende krav til miljøvennlighet, både ved fremstillingsprosess, emballering, distribusjon, i bruk og ved avfallshåndtering.	Dagens krav ok, men det må også stilles krav til en minimum fyllingsgrad på bilene som kan dokumenteres. Beregningen av fyllingsgrad må være lik for alle tilbydere.	Vil kunne medføre færre biler på veien, mer effektiv distribusjon og dermed mindre utslipp av CO2.
Om lette (totalvekt maks 3,5 tonn) eller tunge (totalvekt over 3,5 tonn) lastebiler benyttes ved utføring av transportene, skal leverandørene bruke biler som oppfyller utslippskravene/er sertifisert til Euro 5. Nye lastebiler som tas i bruk etter kontraktsoppstart skal oppfylle utslippskravene/være sertifisert til Euro 6.	Krav om: - Forbruk av drivstoff ved den totale innhenting av varer omregnet til mengde CO2 i kilo. -Forbruk av strøm ved den totale lagerdriften omregnet til mengde CO2 i kilo (nordisk miks). -Forbruk av drivstoff for den totale utgående distribusjon av varer omregnet til mengde CO2 i kilo. -Hvis en deler summen av disse tre elementene på antall kubikk vare gir dette CO2 pr kubikk. -Energiforbruk pr m2 driftsbygg og /eller pr m3 varer. -Andel fornybart drivstoff av bedriftens totale drivstofforbruk både inngående og utgående transport.	Dette vil redusere forbruket av fossil energi, og fossilt drivstoff. Ved å oppgi/stille krav til dagens nivå og forventet nivå vil det fremtvinge en endring i både EURO klasse og type drivstoff som velges. Dette vil også kunne bidra til innovasjon inne transportområdet.