

Digitaliseringsdirektoratet  
Saksnr.19/01489  
[postmottak@digdir.no](mailto:postmottak@digdir.no)

Greenpeace Norge  
v/ leder Frode Pleym  
[frode.pleym@greenpeace.org](mailto:frode.pleym@greenpeace.org)

April 2020

## Innspill til handlingsplan om grønne og innovative anskaffelser

Greenpeace takker for muligheten til å gi innspill til handlingsplan om grønne og innovative anskaffelser. Vi er enige i at en handlingsplan for offentlige anskaffelser kan være et viktig verktøy for å hindre miljøskade. Tempoet i det grønne skiftet må trappes opp, og klare retningslinjer for innkjøp er en del av dette.

Vi vil samtidig påpeke at miljøbelastningen av offentlige anskaffelser må sees i sammenheng med politiske prioriteringer og beslutninger. Det å bygge tredje rullebane på Oslo lufthavn, utvide E18, og lignende, kan aldri bli grønne prosjekter.

Nedenfor er tre punkter som vi anbefaler å inkludere i arbeidet med handlingsplanen: 1) tydeligere mål og mer effektiv håndhevelse av regelverk, 2) utvidet kontroll med miljøkostnader til importerte varer og merkeordninger, 3) utvide handlingsplanen til også å omfatte reduksjon i forbruk.

### 1. Tydeligere mål og mer effektiv håndhevelse av regelverk

#### Dagens regelverk

Anskaffelsesregelverket er tydelig på at innkjøpere skal ta miljøhensyn ved anskaffelser. Til tross for dette viser rapporten *Virkinger av nye samfunnshensyn i offentlige anskaffelser* at de fleste oppdragsgivere anser miljøet som mindre viktig enn andre samfunnshensyn<sup>1</sup>. Dette er urovekkende når vi står i både en klimakrise og en arts mangfoldskrise, og tyder på manglende kompetanse og handlingskraft på miljøspørsmål i det offentlige<sup>2</sup>.

I LOA §5 og FOA §7 er det problematiske uklarheter rundt betydningen av begrepet «miljøet». Det fremgår ikke hva man konkret må ta hensyn til; forurensning, klimafotavtrykk, biomangfold eller alle disse faktorene. Konsekvensen blir at det er mulig å kun ta hensyn til enkelte miljøskader og ikke den totale miljøbelastningen og at det blir uklart hva som bør vektas tyngst.

---

<sup>1</sup> Side 26. Kun 28 % svarte at miljøet er svært viktig å ta hensyn til i anskaffelser. Det kan sammenlignes med 63 % til behovsdekning/kostnad, 60 % til lønns- og arbeidsvilkår, 47 % til bruk av lærlinger, 30 % til menneskerettigheter og 43 % til universell utforming. Antall respondentene som anså miljøet som svært eller ganske viktig var høyere på 82 % men tallet ligger fortsatt bak 99 % til behovsdekning/kostnad, 93 % til lønns- og arbeidsvilkår og 86 % til bruk av lærlinger.

<sup>2</sup> Det bør også poengteres at selve rapporten ser på svært begrensede faktorer – om miljøkrav brukes, og prosent vektning av miljøet i tildelingskriterium. Rapporten sier ingenting om hva slags miljøkrav brukes av oppdragsgivere.

Resultatet er stor variasjon i kvaliteten og omfanget av miljøkrav stilt av oppdragsgivere og vurdering av disse når kontrakter blir inngått, samt at det totale miljøavtrykket ikke blir fanget opp i prosessen.

Videre er det sterkt bekymringsverdig at ingen saker så langt har blitt klaget inn til Klagenemnda for offentlige anskaffelser på bakgrunn av manglende eller for svake miljøkrav. I praksis kan dette bety at mange aktører hverken forstår hvordan miljøkrav bør stilles av oppdragsgivere eller hvilke rettigheter man har til å klage som tilbyder.

### Tydelig målsetting

Vi mener at handlingsplanen må sette tydelige mål. Den må ha som ambisjon å fremme miljøet generelt. Særlig viktig er et mål om å redusere klimagassutslipp ved innkjøp. Miljømålene må være forenlige med Parisavtalen, Konvensjonen om biologisk mangfold, FNs bærekraftsmål og våre andre internasjonale forpliktelser.

Staten må også gis mulighet til å påse at oppdragsgivere setter miljøkrav, samt et klart mandat til å sanksjonere brudd. Vi foreslår derfor:

- Et sterkere statlig mandat til å håndheve miljøkrav i offentlige anskaffelser
- Bedre informasjon og data på bruken av miljøkrav i ulike faser av offentlige anskaffelser og hvorvidt disse kravene er etterlevd etter at kontrakter har blitt tildelt

## **2. Utvidet kontroll med miljøkostnader til importerte varer og merkeordninger**

Det offentlige må ta hensyn til negative virkninger på mennesker og miljø både i og utenfor Norge som en følge av forbruket vårt. Derfor må en handlingsplan ta stilling til konsekvensene av offentlige innkjøp på områder som avskoging, arealbruk, utslipp som følge av produksjon og transport av importerte varer, forurensing og menneskerettigheter. Enkelte varer, for eksempel produkter fremstilt av palmeolje, tømmer, soya, plast, kjøtt og meieri medfører en særlig risiko for betydelig miljø- og klimaskade.

En handlingsplan må ha målrettede tiltak og konkrete forpliktelser til oppdragsgivere på slike høyrisikovarer og -tjenester. Et aktuelt eksempel fra en forpliktelse i dagens regelverk er forbudet mot bruk av tømmer fra tropisk regnskog i byggeprosjekter. Greenpeace mener at tømmerforbudet må opprettholdes. I tillegg må staten innføre nye forbud og begrensninger ved offentlige innkjøp for alle importerte produkter som medfører en uakseptabel høy risiko for miljø- og klimaskade.

I dagens forskrift §15 står det at oppdragsgivere kan bruke merkeordninger som sikring for miljøkriterier. Etter vår mening må regelverket utvides. For visse produkter, særlig importvarer, må bruken av merkeordninger bli satt som krav, og staten bør fastslå hvilke merkeordninger som kan brukes. Alle merkeordninger godkjent av staten må regelmessig gjennomgå av Miljødirektoratet for en vurdering av hvorvidt de i tilstrekkelig grad garanterer at produktet ikke skader miljø eller klima.

### 3. Reduksjon i forbruk og flyreiser

#### Det offentlige forbruket

Offentlig forbruk vokser betydelig<sup>3</sup>. Mens oppdragsgivere har klart å redusere klimafotavtrykket per krone, går ikke klimagassutslippene fra offentlige innkjøp ned raskt nok om vi vil nå Parisavtalens 1,5-gradersmål.

Den beste måten å redusere klimagassutslipp på er utvilsomt å redusere forbruket der det er mulig. Vi håper at regjeringen lager en strategi og retningslinjer for å redusere unødvendige innkjøp og bekjempe en kjøp-og-kast-kultur. *Klimakur 2030* viser for eksempel hvordan vi kan oppnå store miljø- og økonomiske gevinster ved å redusere matsvinn.

Dagens livssyklus-kostnader innebærer hovedsakelig kostnader koblet til innkjøp, vedlikehold og kassering av anskaffelser. Miljøkostnader fra av produksjon og transport av varer via globale forsyningskjeder er oftest ikke tatt med i betraktning. Derfor kan reduksjon i forbruk ha ytterligere positive virkninger på å redusere klimagassutslipp, forurensning og tap av biologisk mangfold.

#### Flyreiser

Flyreiser utgjør en betydelig andel av globale klimagassutslipp. Vi har forståelse for at det er nødvendig å fly der hvor kollektivt ikke er et reelt alternativ, men vi mener at det offentlige må redusere antall flyreiser kraftig. Dette tok vi til orde for i fjor da vi undersøkte stortingsrepresentanters reiser i Norge. På de mest trafikkerte strekningene er alternative transportformer tilgjengelig, og vil ikke medføre uakseptable ulemper når pris, transport til, sikkerhetskontroll og ventetid på flyplassen er medregnet. Økt bruk av tog blant offentlige ansatte kan videre bidra til en større satsing på jernbanen i Norge.

Vi ønsker å se en klar strategi i handlingsplanen for hvordan flyreiser kan reduseres, inkludert klare retningslinjer som begrenser flyreiser til offentlige ansatte der andre rimelige alternativer er tilgjengelige. I tillegg bør staten utvikle krav og retningslinjer for hvordan reiser kan reduseres med bruk av videokonferanser og andre løsninger.

Med vennlig hilsen

Frode Pleym  
Leder, Greenpeace Norge

---

<sup>3</sup> <https://www.asplanviak.no/prosjekt/12943/>