

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 18.06.2025
Tid: Kl. 16:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

Forfall meldes til utvalgssekretær Hans Klepsland, tlf. 482 62 056.
E-post: hans.klepsland@oslohavn.no.

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	
FS		Avgradering av saker	
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	
FS		Habilitet	
ST	31/25	Vurdering av grunnlaget for å ta høyere utbytte fra HAV i 2025 og fremover	§ 14 1. ledd
ST	32/25	Miljøstatusrapport 2023-2024	§ 14 1. ledd
ST	33/25	Internkontroll innenfor informasjonssikkerhet, personvern, sikkerhet og beredskap	§ 14 1. ledd
ST	34/25	Kommunerevisjonens rapport om klima- og miljøkrav til transport	-
ST	35/25	Framtidig inntektspotensial fra havnedrift i Oslo havn 2025-2040	§ 14 1. ledd

ST	36/25	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
FS		Eventuelt	
FS		Havnestyrets egentid med havnedirektør	
FS		Havnestyrets egentid	

Oslo, 12. juni 2025

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
34/25	Havnestyret	18.06.2025

Arkivsak: 22/88 - 10
Saksbehandler: Christian Peder Braarud / fagsjef
Compliance

Kommunerevisjonens rapport om klima- og miljøkrav til transport

Sammendrag:

Denne saken redegjør for resultatene i Kommunerevisjonens rapport 9/2025 Klima- og miljøkrav til transport, hvor Kommunerevisjonen har undersøkt følgende:

«Formålet med forvaltningsrevisjonen er å gi kontrollutvalget og bystyret informasjon om hvorvidt virksomhetene i sine anskaffelser stiller klima- og miljøkrav til transport i tråd med krav og føringer, og om virksomhetene følger opp leverandørenes etterlevelse av avtalte krav, samt å bidra til eventuelle forbedringer på området.

Problemstillingene i undersøkelsen er som følger:

- Stiller virksomheter miljøkrav til transport ved anskaffelser i tråd med føringer på området?
- I hvilken grad følger virksomheter opp leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport?»

Saksfremstilling:

Undersøkelsesperioden er fra 2020 til 31. desember 2024 og omfatter derfor ikke Reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser (byrådssak 1004/25). Undersøkelsen omfatter i all hovedsak klima- og miljøkrav knyttet til

kjøretøyenes drivstoffteknologi. Det innebærer at Kommunerevisjonen i liten grad har undersøkt andre klima- og miljøkrav til transport, som ruteoptimalisering og tomgangskjøring.

Revisjonskriteriene er målestokken som ligger til grunn for Kommunerevisjonens vurderinger. I denne undersøkelsen er kriteriene i hovedsak utledet fra følgende kilder:

- kommuneloven
- 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 1037/22 Instruks for internkontroll i Oslo kommune
- byrådssak 1036/22 Ny instruks for virksomhetsstyring

Kommunerevisjonen har gjort følgende vurderinger i sin rapport:

Klima- og miljøkrav i anskaffelser

Oslo Havn har rutiner for gjennomføring av anskaffelser som legger til rette for at foretaket kan stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester. Foretaket har benyttet tildelingskriterier på miljø, herunder transport, i to av fire anskaffelser.

Klima- og miljøkrav til transport • 37

Kommunerevisjonen

Det er en mangel at kommunens standard klima- og miljøkrav til transport ikke ble stilt i anskaffelsen av rammeavtale for renovasjonstjenester. Denne anskaffelsen ser ikke ut til å oppfylle § 7-9 i forsyningsforskriften, i og med at klima- og miljøhensyn ikke var vektet minimum 30 prosent i tildelingskriteriene.

Kommunerevisjonen mener det er en svakhet at Oslo Havn ikke vektet tildelingskriteriet «miljø» i tråd med kommunens krav fra byrådssak 1123/19 i to av anskaffelsene hvor miljø var egne kriterier. For én av disse anskaffelsene var ikke valget om å stille klima- og miljøkrav til transport som tildelingskriterier begrunnet i kontraktstrategien.

Kommunerevisjonen registrerer at foretaket i begrenset grad undersøkte om markedet kunne levere med kommunens ønskede drivstoffteknologier i de gjennomgåtte anskaffelsene.

Begrenset kjennskap til markedet gir risiko for at det stilles mindre strenge miljøkrav enn det markedet kan levere, og dermed at miljøbelastningen ved innkjøpet kan bli høyere enn nødvendig.

Oslo Havns uttalelse til Kommunerevisjonen på dette punktet er:

Ved gjennomføring av anskaffelser benyttes alltid kommunens til enhver tid oppdaterte konkurransedokumenter. Dette sikrer at gjeldende klima- og miljøkrav blir ivaretatt. Vi styrker nå sidemannskontrollen for å avdekke eventuell bruk av utdaterte maler på et tidlig tidspunkt.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Undersøkelsen viser samlet sett flere svakheter ved Oslo Havns praksis for

kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav til transport.

Oslo Havn har utarbeidet en rutine for kontraktsoppfølging hvor transportkrav er nevnt som en av flere kvalitetsindikatorer. Rutinen sier imidlertid ikke noe om hvordan eller hvor ofte indikatorene skal følges opp, noe som kan gi risiko for mangler i oppfølgingen. Rutinen for kontraktsoppfølging var ikke utfylt i en av de tre anskaffelsene.

Kommunerevisjonen merker seg at Oslo Havn våren 2024 vurderte at det var høy risiko og stor sannsynlighet for mangelfull kontraktsoppfølging. Det er derfor lite tilfredsstillende at foretaket ikke hadde fått på plass nye rutiner som forutsatt.

Oslo Havn har i begrenset grad fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i de tre anskaffelsene. Det er en svakhet at foretaket ikke kan dokumentere hvordan det har fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i anskaffelsene.

Oslo Havns uttalelse til Kommunerevisjonen på dette punktet er:

Videre har vi en ambisjon om å styrke kontraktsoppfølgingen gjennom økt bruk av stikkprøvekontroller, både i første- og andrelinje. Dette arbeidet er allerede igangsatt og vil videreutvikles i løpet av 2025

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Saken i seg selv og vedtak i foreslått vedtak til saken har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektør vurderer at det er implementert gode systemer for at kommunens klima- og miljøkrav blir til krav i hele virksomhetens verdikjede, og erkjenner samtidig at det er et forbedringspotensial i å innføre bedre rutiner for interne kontroller i første- og andrelinjen for å ivareta etterlevelse av kravene.

Havnedirektør deler Kommunerevisjonens vurdering at oppfølgingen av klima- og miljøkrav i våre anskaffelser bør styrkes. Rapporten gir et godt grunnlag for forbedringstiltak.

Oslo Havn vil følge opp anbefalingene i rapporten gjennom sin regulære avviksbehandling etter revisjoner, sertifiseringer og tilsyn.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnedirektør foreslår at Havnestyret tar saken til orientering.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

John Erling Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

12.06.2025,
12.06.2025,
12.06.2025,
12.06.2025

Behandling av:

Forvaltningsrevisjon av klima- og miljøkrav til transport ved kjøp av varer og tjenester

Sak	Utvalg	Møtedato
51/25	Kontrollutvalget	10.06.2025

Kontrollutvalgets innstilling:

Forvaltningsrevisjonen av klima- og miljøkrav til transport ved kjøp av varer og tjenester viser svakheter og mangler i Sykehjemsetatens og Oslo Havns arbeid på området. Situasjonen er bedre i Bymiljøetaten, men også der er det enkelte svakheter. Kommunerevisjonen finner blant annet følgende:

- Manglende anskaffelsesprotokoller og kontraktsstrategier gjør det vanskelig å ettergå Sykehjemsetatens vurderinger knyttet til klima og miljø i flere av de undersøkte anskaffelsene. Undersøkelsen tyder på at etaten stiller klima- og miljøkrav til transport gjennom tildelingskriterier, ikke gjennom minimumskrav. For én av anskaffelsene var etaten kjent med at markedet kunne levere med nullutslippsteknologi og bruk av tildelingskriterier var dermed ikke i tråd med kommunens krav og føringer. En kontrakt ble tildelt en leverandør som ikke syntes å oppfylle anskaffelsens minimumskrav for kjøretøy. Det var få spor av Sykehjemsetatens kontroll og oppfølging av leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport i de undersøkte anskaffelsene.
- Oslo Havn hadde ikke vektet tildelingskriterier som omhandler klima- og miljøhensyn i tråd med forskrift og kommunens krav. Det var få spor av Oslo Havns kontroll og oppfølging av leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport i de undersøkte anskaffelsene.
- I to av de undersøkte anskaffelsene hadde ikke Bymiljøetaten stilt klima- og miljøkrav til transport fra oppstart av kontrakt eller gjennomført undersøkelser av markedets evne til å levere med ulik drivstoffteknologi.

Oslo kommune anskaffer varer og tjenester for om lag 36 milliarder kroner årlig. Bystyret er opptatt av at anskaffelsene brukes aktivt i arbeidet med å nå kommunens ambisiøse klimamål. Undersøkelsen viser at det er risiko for at dette ikke skjer i tilstrekkelig grad.

Bystyret legger til grunn

- at byråden for miljø og samferdsel, byråden for kultur og næring og byråden for helse følger opp at Bymiljøetaten, Oslo Havn KF og Sykehjemsetaten iverksetter tiltak i lys av forvaltningsrevisjonens funn og anbefalinger.

- at alle byrådene følger opp at kommunens virksomheter stiller klima- og miljøkrav til transport ved anskaffelse av varer og tjenester, når det er relevant.

Bystyret tar for øvrig kontrollutvalgets sak 51/2025 og Kommunerevisjonens rapport 9/2025 *Klima- og miljøkrav til transport – vare- og tjenesteanskaffelser* til orientering

Kontrollutvalgets behandling:

Revisjonsrådgiver Erik-André Høgseth Haavind presenterte undersøkelsen og besvarte spørsmål sammen med ass. avdelingsdirektør Morten A. Engebretsen.

FORSLAG:

Tilleggsforslag fra Ivar Johansen (SV). Første avsnitt avsluttes slik:

Kommunerevisjonen finner blant annet følgende:

- Manglende anskaffelsesprotokoller og kontraktsstrategier gjør det vanskelig å ettergå Sykehjemsetatens vurderinger knyttet til klima og miljø i flere av de undersøkte anskaffelsene. Undersøkelsen tyder på at etaten stiller klima- og miljøkrav til transport gjennom tildelingskriterier, ikke gjennom minimumskrav. For én av anskaffelsene var etaten kjent med at markedet kunne levere med nullutslippsteknologi og bruk av tildelingskriterier var dermed ikke i tråd med kommunens krav og føringer. En kontrakt ble tildelt en leverandør som ikke syntes å oppfylle anskaffelsens minimumskrav for kjøretøy. Det var få spor av Sykehjemsetatens kontroll og oppfølging av leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport i de undersøkte anskaffelsene.
- Oslo Havn hadde ikke vektet tildelingskriterier som omhandler klima- og miljøhensyn i tråd med forskrift og kommunens krav. Det var få spor av Oslo Havns kontroll og oppfølging av leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport i de undersøkte anskaffelsene.
- I to av de undersøkte anskaffelsene hadde ikke Bymiljøetaten stilt klima- og miljøkrav til transport fra oppstart av kontrakt eller gjennomført undersøkelser av markedets evne til å levere med ulik drivstoffteknologi.

Tilleggsforslag fra Ivar Johansen (SV). Ny setning som avslutning på andre avsnitt:
Undersøkelsen viser at det er risiko for at dette ikke skjer i tilstrekkelig grad.

Votering:

Ivar Johansens tilleggsforslag, og sekretariatslederens forslag forøvrig, ble enstemmig tiltrådt.

Sekretariatslederens forslag:

Kontrollutvalgets innstilling:

Forvaltningsrevisjonen av klima- og miljøkrav til transport ved kjøp av varer og tjenester viser svakheter og mangler i Sykehjemsetatens og Oslo Havns arbeid på området. Situasjonen er bedre i Bymiljøetaten, men også der er det enkelte svakheter.

Oslo kommune anskaffer varer og tjenester for om lag 36 milliarder kroner årlig. Bystyret er opptatt av at anskaffelsene brukes aktivt i arbeidet med å nå kommunens ambisiøse klimamål.

Bystyret legger til grunn

- at byråden for miljø og samferdsel, byråden for kultur og næring og byråden for helse følger opp at Bymiljøetaten, Oslo Havn KF og Sykehjemsetaten iverksetter tiltak i lys av forvaltningsrevisjonens funn og anbefalinger.
- at alle byrådene følger opp at kommunens virksomheter stiller klima- og miljøkrav til transport ved anskaffelse av varer og tjenester, når det er relevant.

Bystyret tar for øvrig kontrollutvalgets sak 51/2025 og Kommunerevisjonens rapport 9/2025 *Klima- og miljøkrav til transport – vare- og tjenesteanskaffelser* til orientering.

Saken gjelder:

Oslo kommune anskaffer varer og tjenester for om lag 36 milliarder kroner årlig. Anskaffelsene er et viktig virkemiddel for å nå kommunens ambisiøse klimamål.

Kommunerevisjonen har gjennomført forvaltningsrevisjonen om kommunens bruk av klima- og miljøkrav til transport som kontrollutvalget bestilte i august 2024. Det er undersøkt

- om Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn KF stilte miljøkrav til transport i utvalgte anskaffelser i perioden 2020 – 2024
- om leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport blir fulgt opp.

Kommunerevisjonen finner flere svakheter og mangler i Sykehjemsetatens og Oslo Havns bruk av klima- og miljøkrav til transport i de gjennomgåtte anskaffelsene, og i oppfølgingen av leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav. Status er bedre i Bymiljøetaten, men også der finner Kommunerevisjonen enkelte svakheter.

Byråden for miljø og samferdsel, byråden for helse, byråden for kultur og næring, Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn KF har avgitt uttalelser til saken. Kommunerevisjonen vurderer at tiltakene som blir meldt er relevante for anbefalingene i rapporten.

Møteboken sendes alle byrådene, Bymiljøetaten, Oslo Havn KF, styret i Oslo Havn KF, Sykehjemsetaten og Kommunerevisjonen.

Vedlegg:

- Kommunerevisjonens rapport 9/2025

Bystyret

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
25/294 - 4

Saksbeh.:
Randi Blystad, 46791074

Dato:
11.06.2025

Kontrollutvalgets sak 51/25 av 10.06.2025 - Forvaltningsrevisjon av klima- og miljøkrav til transport ved kjøp av varer og tjenester

Vedlagt oversendes ovennevnte sak avgitt av kontrollutvalget med innstilling til bystyret.

Med hilsen

Randi Blystad
sekretariatsleder

Kopi til:

Bymiljøetaten
Byråden for byutvikling
Byråden for finans
Byråden for helse
Byråden for kultur og næring
Byråden for miljø og samferdsel
Byråden for sosiale tjenester
Byråden for utdanning
Byrådslederen
Kommunerevisjonen
Oslo Havn KF
Styret i Oslo Havn KF
Sykehjemsetaten

Postboks 636 Løren

0507 OSLO

Fredrik Selmers vei 3
Postboks 230 Sentrum
Postboks 230 Sentrum
Postboks 435 Sentrum

0663 OSLO
0103 OSLO
0103 OSLO
0103 OSLO

Vedlegg

- Møtebok kontrollutvalgets sak 51/25
- Kommunerevisjonens rapport 9/2025

Mottakere:
Bystyret

KOP1

Rapport 9/2025

Klima- og miljøkrav til transport

Vare- og tjenesteanskaffelser

2025

Forord

Denne rapporten er et resultat av forvaltningsrevisjonen av bruk og oppfølging av klima- og miljøkrav til transport. Undersøkelsen er forankret i kontrollutvalgets vedtak av 27.08.2024 (sak 73) og tilhører området effektiv kommune, jf. bystyrets vedtak om *Plan for forvaltningsrevisjon og eierskapskontroll 2024–2028* av 19. juni 2020 (sak 173).

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 revisjonsrådgiver Erik-André Høgseth Haavind som prosjektleder og seniorrådgiver Annette Birkeland som prosjektmedarbeider.

Vi vil takke Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten, Oslo Havn KF, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Byrådsavdeling for helse og Byrådsavdeling for kultur og næring for nødvendig bistand i løpet av prosjektet.

28. mai 2025

Morten A. Engebretsen
ass. avdelingsdirektør

Erik-André Høgseth Haavind
revisjonsrådgiver

Innhold

Hovedbudskap.....	5
Sammendrag.....	5
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	11
1.6 Rapportens oppbygging.....	11
1.7 Ordliste.....	12
2 Bakgrunn.....	13
2.1 Utvikling i bilparken i Oslo	13
2.2 Oslo kommunes kunngjorte anskaffelser	14
2.3 Utviklingen i Oslo kommunes standardkrav til transport	15
3 Bymiljøetaten	16
3.1 Revisjonskriterier	16
3.2 Faktabeskrivelse	16
3.3 Kommunerevisjonens vurderinger	22
4 Sykehjemsetaten	23
4.1 Revisjonskriterier	23
4.2 Faktabeskrivelse	23
4.3 Kommunerevisjonens vurderinger	29
5 Oslo Havn	31
5.1 Revisjonskriterier	31
5.2 Faktabeskrivelse	31
5.3 Kommunerevisjonens vurderinger	36
6 Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger	38
6.1 Konklusjoner	38
6.2 Anbefalinger	39
7 Uttalelser til rapporten og Kommunerevisjonens vurderinger av disse	40
7.1 Byråden for miljø og samferdsel	40
7.2 Byråden for helse	41
7.3 Byråden for kultur og næring	41
7.4 Bymiljøetaten	41
7.5 Sykehjemsetaten	43
7.6 Oslo Havn.....	43

Tabelloversikt	44
Figuroversikt	45
Referanser.....	46
Siste publikasjoner fra Kommunerevisjonen i Oslo.....	47
Vedlegg 1 Revisjonskriterier.....	48
Vedlegg 2 Metode	54
Vedlegg 3 Uttalelse fra byråden for miljø og samferdsel.....	58
Vedlegg 4 Uttalelse fra byråden for helse	61
Vedlegg 5 Uttalelse fra byråden for kultur og næring	63
Vedlegg 6 Uttalelse fra Bymiljøetaten	66
Vedlegg 7 Uttalelse fra Sykehjemsetaten	69
Vedlegg 8 Uttalelse fra Oslo Havn KF.....	70

Hovedbudskap

Kommunerevisjonen har undersøkt bruk og oppfølging av klima- og miljøkrav til transport i et utvalg anskaffelser i Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn KF (heretter Oslo Havn).

Det var svakheter og mangler ved Sykehjemsetatens og Oslo Havns bruk og oppfølging av klima- og miljøkrav. For Sykehjemsetaten manglet det anskaffelsesprotokoller og kontraktstrategier i flere anskaffelser, og én kontrakt ble tildelt til en leverandør som ikke syntes å oppfylle minimumskravene. Oslo Havn har blant annet ikke vektet tildelingskriterier som omhandler klima- og miljøhensyn i tråd med forskrift og kommunens krav. Kommunerevisjonen fant i liten grad spor av kontroll og oppfølging på at kravene er fulgt opp av disse to virksomhetene, i de undersøkte anskaffelsene.

Bymiljøetaten har ikke stilt kommunens standard klima- og miljøkrav for de undersøkte anskaffelsene etter en vurdering av at transportfrekvensen var lavere enn én gang i uken. For to av anskaffelsene var det ikke stilt andre klima- og miljøkrav til transport eller gjennomført undersøkelser av markedets evne til å levere med ulike drivstoffteknologi. Det gir risiko for at etaten stiller færre klima- og miljøkrav til transport enn føringene gir grunnlag for. Etaten har rutiner for kontraktsoppfølgingen og gjennomførte skriftlige og/eller stedlige kontroller av transportkrav i de undersøkte anskaffelsene.

Sammendrag

Oslo kommune har ambisiøse klimamål som krever omstilling i alle sektorer. I mai 2020 vedtok Oslo bystyre *Klimastrategi for Oslo mot 2030* (sak 109) der et av hovedmålene er at Oslos klimagassutslipp skal være redusert med 95 prosent i 2030 sammenlignet med 2009.

Oslo kommune er en av Norges største offentlige innkjøpere og har derfor betydelig innkjøpsmakt. Utviklings- og kompetanseetaten skriver på kommunens intranett at det de siste par årene har blitt gjennomført kjøp av varer og tjenester for omtrent 36 milliarder kroner årlig. I henhold til *Oslo kommunes anskaffelsesstrategi* (byrådssak 1104/17) skal all planlegging av kommunens anskaffelser ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by, og hovedregelen er at kjøretøy som brukes i utførelse av arbeid for kommunen, skal ha nullutslippsteknologi. Anskaffelser er et viktig virkemiddel for å nå klimamålene.

Byrådet vedtok i desember 2019 byrådssak 1123/19 *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*. Hensikten med saken er blant annet å sikre at kommunens virksomheter benytter standardiserte krav til klima- og miljøhensyn i anskaffelser.

Kommunerevisjonen undersøkte i 2023 i hvilken grad Oslo kommune stilte fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av anskaffelser, jf. rapport 3/2024 *Grønne anskaffelser*. Undersøkelsen viste at 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 ga derfor grunn til å reise spørsmål om hvorvidt kommunen i stor nok grad benyttet sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forpliktet og omstilte seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Kommunerevisjonen undersøkte ikke

hvorvidt den enkelte anskaffelsen kunne unntas fra kommunens standard klima- og miljøkrav til transport.

Formålet med denne forvaltningsrevisjonen er å gi kontrollutvalget og bystyret informasjon om hvorvidt virksomhetene i enkeltanskaffelser stiller klima- og miljøkrav til transport i tråd med krav og føringer, og om virksomhetene følger opp leverandørenes etterlevelse av avtalte krav, samt å bidra til eventuelle forbedringer på området. Problemstillingene for forvaltningsrevisjonen er som følger:

- Stiller virksomheter miljøkrav til transport ved anskaffelser i tråd med føringer på området?
- I hvilken grad følger virksomheter opp leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport?

For å besvare problemstillingene har Kommunerevisjonen undersøkt Bymiljøetatens, Sykehjemsetatens og Oslo Havns rutiner og praksis for bruk og oppfølging av klima- og miljøkrav til transport. De reviderte virksomhetene er valgt ut blant annet med bakgrunn i antallet kunngjorte anskaffelser, omfanget av klima- og miljøkravene i kunngjøringene og sektoren virksomheten tilhører. Kommunerevisjonen har videre valgt ut et antall anskaffelser fra hver virksomhet. Utvelgelsen av anskaffelsene ble blant annet basert på anskaffelsenes estimerte verdi, omfanget av klima- og miljøkravene til transport og anskaffelsenes gjennomføringstidspunkt.

Undersøkelsesperioden var i hovedsak fra 2020 til og med 2024. Datainnsamlingen har i hovedsak bestått av dokumenter, skriftlige spørsmål og intervjuer.

Revisjonskriteriene er i hovedsak utledet fra følgende kilder:

- kommuneloven
- 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 1037/22 *Instruks for internkontroll i Oslo kommune*
- byrådssak 1036/22 *Ny instruks for virksomhetsstyring*

Sentrale vurderinger

Bruk av miljøkrav til transport i Bymiljøetaten

Bymiljøetaten har rutiner for planlegging og gjennomføring av anskaffelser, blant annet for utarbeidelse av konkurransegrunnlag og maler for kontraktstrategier i vare- og tjenesteanskaffelser. Disse legger til rette for at etaten stiller klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser.

Bymiljøetaten vurderte at transportfrekvensen var lavere enn én gang i uken i de tre undersøkte anskaffelsene, og stilte derfor ikke kommunens standard klima- og miljøkrav til transport da *Rundskriv 8/2020* åpner for unntak fra standardkravene i slike tilfeller. For to av anskaffelsene var det heller ikke stilt andre klima- og miljøkrav til transport fra tidspunktet for oppstart av kontraktene. I disse var det heller ikke gjort undersøkelser av

markedets evne til å levere med ulike drivstoffteknologi. Kommunerevisjonen mener at en slik praksis gir risiko for at etaten stiller færre klima- og miljøkrav til transport enn føringene gir grunnlag for.

Det er en svakhet at kontraktsvilkåret om innskjerping av kommunens krav til transport fra og med 2025 ikke var inkludert i en av anskaffelsene der det var relevant. Dette er ikke i tråd med byrådssak 1123/19 *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*. Det var heller ikke gitt noen begrunnelse i kontraktstrategien for hvorfor kravet ikke kom til anvendelse.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav i Bymiljøetaten

Bymiljøetaten har utarbeidet rutiner for å følge opp klima- og miljøkrav til transport i etatens avtaler, blant annet kontrollplaner og maler for månedssrapportering. Bymiljøetaten har rutiner for kontraktsoppfølgingen og gjennomførte skriftlige og/eller stedlige kontroller i de undersøkte anskaffelsene. Det er en svakhet at det i en av etatens kontrakter ble benyttet enkelte kjøretøy som ikke tilfredsstilte avtalens krav om nullutslipp.

Bruk av miljøkrav til transport i Sykehjemsetaten

Sykehjemsetaten hadde en veileder for mindre anskaffelser og en rutine for større anskaffelser. Rutinen for større anskaffelser hadde blant annet ikke informasjon om kommunens klima- og miljøkrav til transport. Det gir risiko for at etatens anskaffelser ikke bidrar til å oppnå kommunens mål på feltet.

Det er flere svakheter og mangler ved Sykehjemsetatens bruk av klima- og miljøkrav i de undersøkte anskaffelsene.

Sykehjemsetaten har ikke ført anskaffelsesprotokoller for tre av fire undersøkte anskaffelser. Dette er brudd på reglene i anskaffelsesloven § 4 med forskrifter. Protokollene skal sikre at viktige forhold ved anskaffelsen dokumenteres. Manglende anskaffelsesprotokoller gir blant annet risiko for at etatens vurderinger av leverandørenes oppfyllelse av klima- og miljøkrav ikke kan dokumenteres, noe det var eksempler på.

Kommunerevisjonen stiller seg kritisk til etatens vurderinger av leverandørenes besvarelser av klima- og miljøkrav til transport i to av anskaffelsene, da besvarelsene mangler sentral informasjon eller dokumentasjon om tilbudte kjøretøy.

Undersøkelsen tyder på at Sykehjemsetatens praksis var å stille klima- og miljøkrav til transport gjennom tildelingskriterier. Valget om å benytte tildelingskriterier og ikke minimumskrav var ikke begrunnet i kontraktstrategiene. For én av anskaffelsene var etaten kjent med at markedet kunne levere med nullutslippsteknologi. Dette er i så fall ikke i tråd med kommunens krav og føringar som innebærer at det skal stilles minimumskrav dersom markedsundersøkelser viser at minimum tre leverandører kan levere nullutslippsteknologi. Etatens vekting av tildelingskriterier på miljø i de fire anskaffelsene vi har undersøkt, er imidlertid i tråd med vektingen som fremgår av kommunens krav og føringar.

I den undersøkte anskaffelsen der det var stilt minimumskrav om kjøretøy med euroklasse 6, ble kontrakten tildelt en leverandør som ikke syntes å oppfylle minimumskravet på tidspunktet for tildeling av kontrakten eller ved oppstart av kontrakten. Dette er i så fall i

strid med anskaffelsesreglene. Euroklassen angir hvor store utslipp motorer kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Videre er det en svakhet at etaten ikke har inkludert varselet om innstramming av Oslo kommunes krav til transport fra 2025 i én av de fire anskaffelsene vi har undersøkt.

Kommunerevisjonen mener også det er en svakhet at Sykehjemsetaten ikke hadde utarbeidet kontraktstrategier for to av fire anskaffelser, selv om anskaffelsene var på flere millioner kroner. Manglende kontraktstrategier gir blant annet risiko for at vurderinger av klima og miljø ikke tillegges tilstrekkelig vekt eller dokumenteres i tråd med kommunens føringer.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav i Sykehjemsetaten

Sykehjemsetaten har etablert en rutine for kontraktsoppfølging og en risikomatrise for prioritering eller omfang av kontraktsoppfølgingen. Dette kan bidra til en risikobasert oppfølging av kontraktene. Én av de fire kontraktene var imidlertid ikke ført opp i etatens risikomatrise.

Det var svakheter ved Sykehjemsetatens kontraktsoppfølging av avtalte klima- og miljøkrav til transport i de utvalgte anskaffelsene. Blant annet er det ingen dokumentasjon på at det er gjennomført kontroller av at leverandørene har fulgt kravene, og frekvensen på kontraktsoppfølgingen er begrenset og i ett tilfelle ikke i tråd med det som fremgår av etatens risikomatrise.

Kommunerevisjonen merker seg at Sykehjemsetaten oppgir at praksis er å be leverandørene om oppdaterte lister over kjøretøy i forbindelse med kontraktsoppfølgingsmøter. Liste over kjøretøy var imidlertid ikke angitt som dokumentasjonskrav i en av anskaffelsene, mens listen i en annen fremsto som ufullstendig da det blant annet manglet et registreringsnummer. Dette gir risiko for at etaten har et utilstrekkelig grunnlag for å følge opp at leverandørene benytter avtalte kjøretøy.

Bruk av miljøkrav til transport i Oslo Havn

Oslo Havn har rutiner for gjennomføring av anskaffelser som legger til rette for at foretaket kan stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester.

I de fire utvalgte anskaffelsene var det noen mangler og svakheter. Det er en mangel at kommunens standard klima- og miljøkrav til transport ikke ble stilt i anskaffelsen av rammeavtale for renovasjonstjenester. Denne anskaffelsen er ikke i tråd med § 7-9 i forsyningsforskriften, i og med at klima- og miljøhensyn ikke var vektet med minimum 30 prosent i tildelingskriteriene.

Kommunerevisjonen mener det er en svakhet at Oslo Havn ikke vektet tildelingskriteriet «miljø» 30 prosent i tråd med hovedregelen fra byrådssak 1123/19 i to av anskaffelsene hvor miljø var egne kriterier. For én av disse anskaffelsene var ikke valget om å stille klima- og miljøkrav til transport som tildelingskriterier begrunnet i kontraktstrategien.

Kommunerevisjonen registrerer at foretaket i begrenset grad undersøkte om markedet kunne levere med kommunens ønskede drivstoffteknologier i de gjennomgåtte anskaffelsene. Begrenset kjennskap til markedet gir risiko for at det stilles mindre strenge

miljøkrav enn det markedet kan levere, og dermed at miljøbelastningen ved innkjøpet kan bli høyere enn nødvendig.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav i Oslo Havn

Undersøkelsen viser samlet sett flere svakheter ved Oslo Havns kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav til transport.

Oslo Havn har utarbeidet en rutine for kontraktsoppfølging hvor transportkrav er nevnt som en av flere kvalitetsindikatorer. Rutinen sier imidlertid ikke noe om hvordan eller hvor ofte indikatorene skal følges opp, noe som kan gi risiko for mangler i oppfølgingen. Rutinen for kontraktsoppfølging var ikke utfylt for en av de tre anskaffelsene.

Oslo Havn har i begrenset grad fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i de tre anskaffelsene. Det er en svakhet at foretaket ikke kan dokumentere hvordan det har fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i anskaffelsene.

Anbefalinger

På bakgrunn av rapportens vurderinger og konklusjon har Kommunerevisjonen følgende anbefalinger til reviderte virksomheter:

Kommunerevisjonen anbefaler Sykehjemsetaten å iverksette tiltak for å

- sikre at anskaffelser planlegges, gjennomføres og dokumenteres i tråd med lovkrav og Oslo kommunes føringer
- sikre at avtalte klima- og miljøkrav til transport kontrolleres og dokumenteres på egnet måte

Kommunerevisjonen anbefaler Oslo Havn å iverksette tiltak for å

- sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser tillegges vekt i tråd med forsyningsforskriften og Oslo kommunes føringer
- sikre at avtalte klima- og miljøkrav til transport kontrolleres og dokumenteres på egnet måte

Kommunerevisjonen anbefaler at Bymiljøetaten, Oslo Havn og Sykehjemsetaten vurderer ytterligere tiltak i sine anskaffelser for å bidra til oppnåelse av Oslo kommunes klimamål.

Uttalelser til rapporten

Kommunerevisjonen har mottatt uttalelser til rapporten fra byråden for miljø og samferdsel, byråden for helse, byråden for kultur og næring, Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn. Byrådene og virksomhetene har varslet tiltak. I kapittel 7 oppsummerer og vurderer vi vesentlige momenter i uttalelsene til rapporten. Uttalelsene ligger i sin helhet i vedlegg 3-8.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Oslo kommune har ambisiøse klimamål som krever omstilling i alle sektorer. I mai 2020 vedtok Oslo bystyre *Klimastrategi for Oslo mot 2030* (sak 109) der et av hovedmålene er at Oslos klimagassutslipp skal være redusert med 95 prosent i 2030 sammenlignet med 2009.

Oslo kommune er en av Norges største offentlige innkjøpere og har derfor betydelig innkjøpsmakt. De siste par årene har kommunen gjennomført anskaffelser for omtrent 36 milliarder kroner årlig. I *Oslo kommunes anskaffelsesstrategi* (byrådssak 1104/17) presenteres målet om at kommunen skal foreta effektive og formålstjenlige anskaffelser som bidrar til samfunnsansvarlige løsninger på kort og lang sikt. Ifølge strategien skal all planlegging av kommunens anskaffelser ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by, og hovedregelen er at kjøretøy som brukes i utførelse av arbeid for kommunen, skal ha nullutslippsteknologi.

Byrådet vedtok i desember 2019 byrådssak 1123/19 *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*. Hensikten med saken er blant annet å sikre at kommunens virksomheter benytter standardiserte krav til klima- og miljøhensyn i anskaffelsesprosesser på en koordinert måte. Ett av målene i byrådssaken er at alle kjøretøy i vare- og tjenesteanskaffelser skal være enten biogass- eller nullutslippskjøretøy fra 1. januar 2025.

Som det fremgår av *Handlingsplan for bedre luftkvalitet i Oslo 2020-2025* (byrådssak 79/21), er overgangen til utslippsfri transport også viktig av hensyn til luftkvalitet og innbyggere med astma og andre luftveislidelser.

Kommunerevisjonen undersøkte i 2023 i hvilken grad Oslo kommune stilte fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av anskaffelser, jf. rapport 3/2024 *Grønne anskaffelser*. Undersøkelsen viste blant annet at det i rundt halvparten av de undersøkte anskaffelsene ikke var stilt krav til drivstoffteknologi for transport av varer og tjenester. Videre viste undersøkelsen at det var stilt krav om nullutslipps- eller biogassteknologi i mindre enn halvparten av anskaffelsene der det var stilt krav til drivstoffteknologi. I mange anskaffelser var tildelingskriterier for miljø ikke benyttet eller vektet lavere enn hovedregelen om 30 prosent.

1.2 Formål og problemstillinger

Formålet med forvaltningsrevisjonen er å gi kontrollutvalget og bystyret informasjon om hvorvidt virksomhetene i sine anskaffelser stiller klima- og miljøkrav til transport i tråd med krav og føringer, og om virksomhetene følger opp leverandørenes etterlevelse av avtalte krav, samt å bidra til eventuelle forbedringer på området.

Problemstillingene i undersøkelsen er som følger:

- Stiller virksomheter miljøkrav til transport ved anskaffelser i tråd med føringer på området?

- I hvilken grad følger virksomheter opp leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport?

1.3 Avgrensninger

Undersøkelsesperioden er fra 2020 til 31. desember 2024 og omfatter derfor ikke *Reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser* (byrådssak 1004/25). Undersøkelsen omfatter i all hovedsak klima- og miljøkrav knyttet til kjøretøyenes drivstoffteknologi. Det innebærer at vi i liten grad undersøker andre klima- og miljøkrav til transport, som ruteoptimalisering og tomgangskjøring.

1.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er målestokken som ligger til grunn for Kommunerevisjonens vurderinger. I denne undersøkelsen er kriteriene i hovedsak utledet fra følgende kilder:

- kommuneloven
- 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 1037/22 *Instruks for internkontroll i Oslo kommune*
- byrådssak 1036/22 *Ny instruks for virksomhetsstyring*

Vedlegg 1 inneholder revisjonskriteriene og utledningen av dem.

1.5 Metodisk tilnærming og gjennomføring

Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn er de reviderte virksomhetene. Undersøkelsen baserer seg i all hovedsak på dokumentgjennomgang, svar på skriftlige spørsmål og intervjuer. Datagrunnlaget består i hovedsak av virksomhetenes rutiner og informasjon fra de undersøkte anskaffelsene. Hoveddelen av datainnsamlingen ble gjennomført i perioden november 2024 til mars 2025. Undersøkelsesperioden er 2020 til 2024.

Vedlegg 2 inneholder en mer detaljert beskrivelse av metoden.

1.6 Rapportens oppbygging

I kapittel 2 gir vi kortfattet informasjon om utviklingen i Oslos bilpark, Oslo kommunes anskaffelser og kommunens standard klima- og miljøkrav til transport siden 2019. Kapittel 3, 4 og 5 handler om henholdsvis Bymiljøetatens, Sykehjemsetatens og Oslo Havns arbeid med å stille klima- og miljøkrav til transport og kontraktsoppfølgingen av avtalte krav. Kapittel 6 inneholder Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger. I kapittel 7 oppsummerer og vurderer vi vesentlige momenter i uttalelsene til rapporten. Uttalelsene ligger som helhet i vedlegg 3-8.

1.7 Ordliste

Begrep	Definisjon
Minimumskrav	Beskrivelse av egenskapene ved produktet eller tjenesten som leveres.
Tildelingskriterier	Kriteriene tilbudene som mottas i konkurransen, skal rangeres etter. Vanlige kriterier er pris, kvalitet og miljø, og disse kan tillegges ulik vekt.
Kravspesifikasjon	Kravspesifikasjonen skal angi kravene som stilles til egenskapene til varene, tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene som oppdragsgiveren skal anskaffe.
Kontraktskrav	Krav som skal oppfylles i løpet av kontraktsperioden.
Konkurransesgrunnlag	Konkurransesgrunnlaget er beskrivelsen av hvilket formål som skal dekkes av anskaffelsen, og hvilken ytelse det ønskes at leverandørene gir tilbud på.
Kontraktstrategi	En kontraktstrategi er en plan for hvordan en konkret anskaffelse skal gjennomføres og evalueres.
Driftskontrakt	En avtale mellom to eller flere parter om å utføre en bestemt oppgave eller tjeneste.
Nullutslippskjøretøy	Kjøretøy som ikke produserer skadelige utslipp under bruk. De vanligste kjøretøyene i denne kategorien er drevet av elektrisitet eller hydrogen.
Fossilt kjøretøy	Kjøretøy som er drevet av bensin eller diesel utvunnet av petroleum (fossilt brensel).
Biogasskjøretøy	Kjøretøy som bruker biogass som drivstoff. Biogass er en fornybar energikilde som produseres av organisk materiale, for eksempel matavfall.
Euroklasse	Angir hvor store utslipp motorer 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 april 2025 har euroklasse 6 de strengeste utslippskravene.
Doffin	Database for offentlige anskaffelser.

2 Bakgrunn

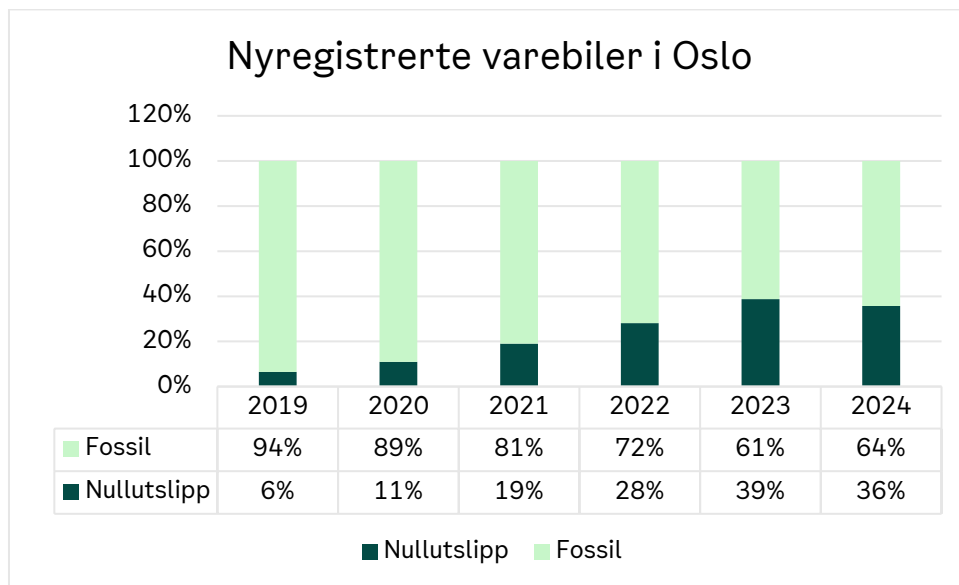
I dette kapittelet presenterer vi først utviklingen i drivstoffteknologi for nye varebiler og personbiler i Oslo fra 2020 til 2024, deretter antallet anskaffelser som er kunngjort av Oslo kommunes virksomheter i samme periode, og til slutt utviklingen i Oslo kommunes standardkrav til transport.

2.1 Utvikling i bilparken i Oslo

Et av hovedmålene med Oslo kommunes standard klima- og miljøkrav til transport er å bidra til innovasjon og markedsutvikling. Ved å aktivt bruke innkjøpsmakten skal kommunen skape et marked for nullutslippsteknologi på et område som er under utvikling. Byrådssaken om standard klima- og miljøkrav til transport (1123/19) understreker at standardkravene skal sende et tydelig signal til markedet om at kommunen ønsker nullutslipps- og biogasskjøretøy på alle oppdrag og leveranser som innebærer transport.

Figur 1 viser utviklingen i drivstoffteknologi i nye varebiler som er registrert i Oslo mellom 2019 og 2024. Figuren viser blant annet at seks prosent av nye varebiler hadde nullutslippsteknologi i 2019, og at andelen steg til 36 prosent i 2024.

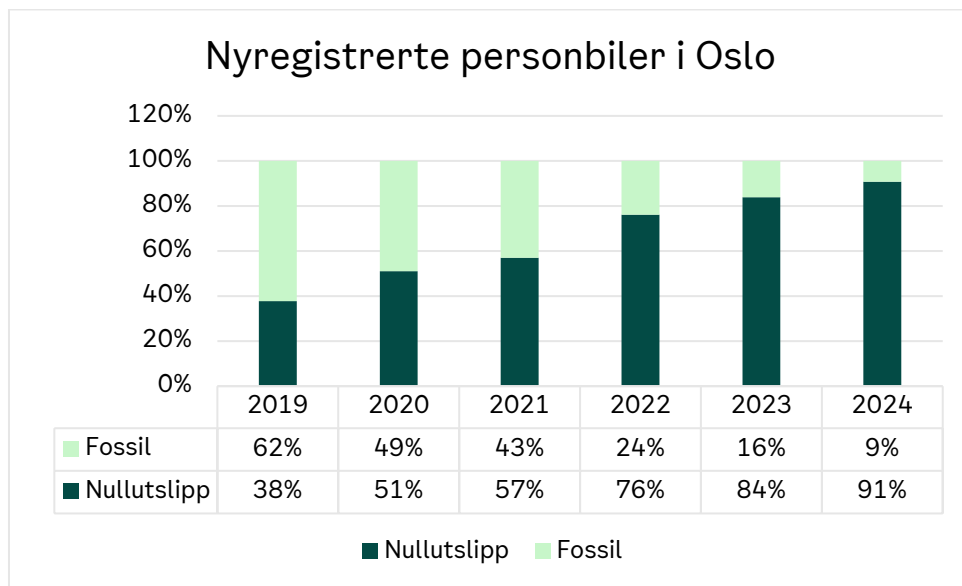
Figur 1 Nyregistrerte varebiler i Oslo 2019–2024



Note: Følgende drivstoffteknologier er kategorisert som fossile i figuren: bensin, diesel, parafin, gass og ladbar og ikke-ladbar hybridteknologi. Elektrisitet og hydrogen er kategorisert som nullutslipp. Tall fra SSB, tabell 12906.

Figur 2 viser utviklingen i drivstoffteknologi i nye personbiler som er registrert i Oslo mellom 2019 og 2024. Figuren viser blant annet at 38 prosent av nye personbiler hadde nullutslippsteknologi i 2019, og at andelen steg til 91 prosent i 2024.

Figur 2 Nyregistrerte personbiler i Oslo 2019–2024



Note: Følgende drivstoffteknologier er kategorisert som fossile i figuren: bensin, diesel, parafin, gass og ladbar og ikke-ladbar hybridteknologi. Elektrisitet og hydrogen er kategorisert som nullutslipp. Tall fra SSB, tabell 12906.

Ifølge [Klimabarometeret](#) er 38 prosent av nye lastebiler i Oslo i 2025 enten elektriske eller biogasskjøretøy. Til sammenligning hadde sju prosent av nye lastebiler biogassteknologi i 2019, mens 93 prosent av lastebilene gikk på diesel.

2.2 Oslo kommunes kunngjorte anskaffelser

Tabell 1 viser antallet anskaffelser som er kunngjort på Doffin av Oslo kommunes virksomheter i perioden 2020 til 31. desember 2024. Tabellen viser videre at det i perioden har vært en årlig økning i antallet anskaffelser som kunngjøres av kommunale virksomheter.

Tabell 1 Antall kunngjorte anskaffelser i Oslo kommune

År	2020	2021	2022	2023	2024
Antall	338	348	435	440	575

Note: Antall kunngjorte anskaffelser på Doffin. Tallgrunnlaget inkluderer samkjøpsavtaler og veiledende kunngjøringer.

Tabell 2 viser antallet kunngjorte anskaffelser for Bymiljøetaten, Oslo Havn og Sykehjemsetaten i perioden 2020 til 31. desember 2024. Tabellen viser videre at Bymiljøetaten har kunngjort 287 anskaffelser i perioden, mens Oslo Havn og Sykehjemsetaten har kunngjort henholdsvis 37 og 48 anskaffelser.

Tabell 2 Antall kunngjorte anskaffelser i reviderte virksomheter

	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Bymiljøetaten	49	57	53	53	75	287
Oslo Havn	8	3	6	3	17	37
Sykehjemsetaten	7	11	10	6	14	48

Note: Antall kunngjorte anskaffelser på Doffin. Tallgrunnlaget inkluderer veiledende kunngjøringer.

2.3 Utviklingen i Oslo kommunes standardkrav til transport

Innføringen av standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser (byrådssak 1123/19) i 2020 ble utdypet i rundskriv 8/2020. Ifølge rundskrivet må standardkravene brukes dersom transportfrekvensen er minst én gang i uken i gjennomsnitt, og dersom årlig kontraktsverdi er over 500 000 kroner ekskl. mva. Det presiseres videre at det kan gjøres unntak fra kravene dersom det foreligger særlig gode grunner, og at slike forhold i så fall skal begrunnes i kontraktstrategien.

I henhold til byrådssaken skal det stilles minimumskrav om nullutslippskjøretøy eller biogasskjøretøy som minimum tilfredsstiller euroklasse 6, i anskaffelser der markedsundersøkelser viser at minst tre leverandører kan levere med slik drivstoffteknologi. Dersom det ikke finnes et tilstrekkelig antall leverandører, skal klima- og miljøkrav til transport stilles som tildelingskriterier. Byrådet anbefaler at kriterier på klima og miljø vektes minimum 30 prosent, og slår også fast at transport som underkriterium ikke skal vektes lavere enn 15 prosent.

Byrådet varslet i standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser (byrådssak 1123/19) at kravene skulle skjerpes fra og med 2025. Innskjerpingen var basert på antakelsen om at markedet ville være modent nok for minimumskrav om at alle kjøretøy skulle være nullutslipps- eller biogasskjøretøy i 2025. Kontrakter som ble inngått før 2025 og hadde en varighet utover 2025, skulle derfor inneholde følgende tekst:

Fra 1.1.2025 skal alle leveranser/oppdrag for Oslo kommune der transport er en del av ytelsen foretas ved hjelp av nullutslipps- (dvs. batterielektrisk eller hydrogen) eller biogasssteknologi som minimum oppfyller euroklasse 6/VI. [Overgangen til kjøretøy med ovennevnte drivstoffteknologier skal være inkludert i prisen for oppdraget.]

23. januar 2025 ble *Reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser* vedtatt (byrådssak 1004/25). I saken bemerker byrådet at markedsutviklingen når det gjelder nullutslippskjøretøy, har gått raskere enn ventet. I henhold til de reviderte standardkravene skal det som hovedregel stilles kontraktskrav om nullutslipp eller biogass. Det er obligatorisk å stille krav dersom anskaffelsens verdi overstiger 100 000 kroner og transporten skjer i gjennomsnitt minst to ganger i måneden i løpet av kontraktsperioden. De reviderte standardkravene inneholder også et punkt om innfasingstid i kontrakter hvor markedsundersøkelser viser at leverandørene ikke klarer å oppfylle kravet ved kontraktsstart, men hvor oppfyllelse vil bli mulig i løpet av kontraktsperioden.

3 Bymiljøetaten

Kapittelet handler om Bymiljøetatens rutiner og praksis for å stille klima- og miljøkrav til transport i vare- og tjenesteanskaffelser og for oppfølging av stilte krav.

3.1 Revisjonskriterier

- Virksomhetene skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Virksomhetene skal følge opp at avtalte klima- og miljøkrav til transport overholdes.

3.2 Faktabeskrivelse

I delkapittel 3.2.1 presenteres etatens rutiner og praksis for å stille klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser samt for å følge opp at avtalte krav overholdes. I delkapittel 3.2.2 presenterer vi tre anskaffelser og etatens vurderinger av kravstilling til transport i disse. I delkapittel 3.2.3 presenterer vi fire anskaffelser og etatens arbeid med å følge opp om avtalte klima- og miljøkrav til transport overholdes i anskaffelsene.

3.2.1 Rutiner og praksis

3.2.2 Klima- og miljøkrav i anskaffelser

Avdeling for anskaffelser og entrepris har ansvaret for gjennomføring av anskaffelser i Bymiljøetaten. Avdelingen er organisert i to seksjoner: «anskaffelser» og «kontrakt og samfunnsansvar». Seksjon for anskaffelser har det faglige ansvaret for gjennomføring av anskaffelsesprosessen, mens ansatte i øvrige seksjoner og avdelinger skal bidra til å definere behovet og sette rammene for anskaffelsen. Etaten har egne miljørådgivere i flere av fagdivisjonene som skal bistå i arbeidet med anskaffelser ved behov.

Bymiljøetatens kvalitetssystem inneholder rutiner og prosedyrer for planlegging og gjennomføring av anskaffelser. I henhold til etatens rutiner er det innkjøpere i seksjon for anskaffelser som har ansvaret for å utarbeide kontraktstrategier med bidrag fra den aktuelle fagavdelingen. Kontraktstrategiene skal i henhold til etatens rutiner brukes som et overordnet styringsdokument ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag i anskaffelser over EØS-terskelverdi (som følger del III i anskaffelsesforskriften). Et av ledelsesnivåene i etaten skal godkjenne kontraktstrategiene, avhengig av anskaffelsens størrelse. Ifølge etaten er en godkjent kontraktstrategi bindende for anskaffelsesprosessen, og den skal godkjennes på nytt ved vesentlige endringer.

Etaten har utarbeidet egne maler for kontraktstrategier for vare- og tjenesteanskaffelser. Disse bygger på Utviklings- og kompetanseetatens maler og er tilpasset for å ivareta spesifikke hensyn ved etatens anskaffelser. Kontraktstrategien legger føringer for anskaffelsesprosessen, innholdet i konkurransegrunnlaget samt oppfølgingen av anskaffelsen når kontrakten er inngått. Kontraktstrategien skal også inneholde en risikovurdering. Det synliggjøres også en vurdering av risiko knyttet til anskaffelsen både før og etter kontraktsinngåelse. Sistnevnte har også betydning for kontraktsoppfølgingen og eventuelle kontrollplaner.

Et av punktene i etatens maler handler om klima- og miljøhensyn, herunder transport og sirkulær økonomi. Det er presisert i malen at klima- og miljøhensyn vurderes som godt ivare tatt gjennom Oslo kommunes standardkrav. Dersom anskaffelsen inneholder varer, tjenester eller arbeider som medfører skadelig miljøpåvirkning, og/eller det er relevant å fremme klimavennlige løsninger, skal tiltak for å nå kommunens målsettinger på området vurderes. Dersom krav til sirkulær økonomi eller transport ikke er aktuelt i anskaffelsen, skal dette begrunnes kort i kontraktstrategien.

Når det gjelder klima- og miljøkrav til transport, er det i malene for kontraktstrategi vist til *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser* (byrådssak 1123/19) samt til at det finnes oppdaterte krav og veiledning til disse på kommunens intranett. I henhold til malene skal det stilles krav til transport dersom årlig kontraktsverdi er over 500 000 kroner eksklusive mva., og dersom transport er nødvendig og vil forekomme i gjennomsnitt minst én gang i uken i løpet av kontraktperioden.

En jurist i Bymiljøetaten oppgir at kommunens standard klima- og miljøkrav til transport er egnet for etatens anskaffelser der transport skjer jevnlig eller til bestemte lokasjoner. Enkeltleveranser er ifølge juristen en vanlig årsak til at standardkravene ikke benyttes. Juristen oppgir videre at det skal vurderes andre egnede miljøkrav i tilfeller hvor kommunens standardkrav ikke gjelder. Dette vurderes ifølge juristen i hver enkelt anskaffelse, blant annet opp mot kostnader, og vurderingen skal fremgå i kontraktstrategien.

Et annet punkt i malene for kontraktstrategi handler om markedsundersøkelser. Ifølge veiledningsteksten vil markedsundersøkelser som regel ikke være nødvendige. Dersom det gjennomføres slike undersøkelser, skal metoden for og resultatet av markedsundersøkelsen angis i kontraktstrategien. Juristen oppgir at det ikke er relevant å gjennomføre markedsundersøkelsen der etaten har god kunnskap om hva markedet kan levere. I tillegg avveies behovet for å gjennomføre undersøkelser mot blant annet anskaffelsens verdi. Ifølge juristen kan også kjennskap til markedet omtales i kontraktstrategien uavhengig av om det gjennomføres en egen markedsundersøkelse.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Det overordnede ansvaret for kontraktsoppfølging er lagt til Bymiljøetatens ulike divisjoner, som er behovshavere for anskaffelser. Divisjonene skal utarbeide egne rutiner for oppfølgingen, men kan støtte seg på veiledningsmateriell og avdeling for anskaffelse og entrepris. Seksjon for kontakt og samfunnsansvar bistår divisjonene ved behov for juridisk støtte og internkontroll i kontraktsoppfølgingen. Etatens kvalitetssystem har en side for overordnede rutiner for kontraktsoppfølging som blant annet inneholder veiledningsmateriell. Per februar 2025 er det beskrevet at det skal komme flere rutiner for kontraktsoppfølging på siden.

Bymiljøetaten har opprettet egne maler og støtteprosesser for oppfølging av driftskontrakter. Deriblant en mal for miljørapportering som brukes i månedlige rapporter for å følge opp entreprenørenes etterlevelse av avtalte krav. Malen inneholder faner for anleggsmaskiner, transportkjøretøy og mindre maskiner og verktøy, der blant annet drivstoffteknologi, registreringsnummer, drivstofforbruk og antall dager kjøretøyet har vært i bruk, skal fylles ut.

Etaten samler og sammenstiller informasjon fra månedsrapporter fra ulike kontrakter i et digitalt verktøy.

Bymiljøetaten har utarbeidet maler for kontrollplaner for etatens vare- og tjenestekontrakter som inneholder punkter om oppfølging av klima- og miljøkrav til transport. Etaten oppgir at planens formål blant annet er å bistå kontraktforvalterens kontraktsoppfølging, men at planen ikke er ment som en erstatning for etablert internkontroll. Ifølge etaten er kontrollplanene testet på noen kontrakter i mobilitetsdivisjonen siden første halvår 2024 med hensikt om å ta disse i bruk på flere kontrakter.

3.2.3 Miljøkrav til transport i tre utvalgte anskaffelser

Rammeavtale for kjøp av fotballmål og reservedeler til fotballmål

Formålet med anskaffelsen er å dekke etatens løpende behov for å kjøpe inn fotballmål og tilhørende reservedeler. Avtalen ble signert i mars 2024 og har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på to år. Etaten estimerer i kontraktstrategien at årlig behov på avtalen er omtrent 140 fotballmål og omtrent 240 nett med en årlig kostnad på 2,4 millioner kroner. Maksimalt uttak på rammeavtalen er 15 millioner kroner. Bymiljøetaten mottok fem tilbud. Ved avrop på avtalen skal leverandøren levere varene direkte til det aktuelle anlegget innen fire virkedager.

I kontraktstrategien er det bemerket at konkurransedokumentene har gjenbrukt mye fra tilsvarende konkurranse i 2022 og en konkurranse i 2023 som ble avlyst. Videre er det i behovsanalysen presisert at det skal legges ytterligere vekt på miljøhensyn på grunn av større oppmerksomhet rundt reduksjon av utslipp og miljøbelastende faktorer.

I kontraktstrategien er det angitt at transport vil forekomme mindre enn én gang i uken, og at kommunens standard klima- og miljøkrav til transport derfor «ikke gjelder». Ifølge etaten ble vurderingen av transportfrekvens gjort på bakgrunn av tidligere erfaringer og de planlagte bestillingene av fotballmål som forelå i planleggingsfasen. Transportfrekvensen fra tidligere anskaffelser av fotballmål var ikke nevnt i konkurransedokumentene eller kontraktstrategien.

Kontrakten inneholder informasjon om overgangen til skjerpede krav til transport fra og med 1. januar 2025, herunder at alle oppdrag til Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, skal foretas med nullutslippsteknologi eller biogassteknologi som minimum oppfyller euroklasse 6. I kontrakten er det også krav om at leverandøren skal ha en miljøpolicy som omfatter produksjon og distribusjon av kontraktens varer. Det var ikke stilt egne miljøkrav til transport som gjaldt fra oppstart av kontrakten til 1. januar 2025.

Etaten gjennomførte ikke en egen markedsundersøkelse for denne anskaffelsen, men la til grunn resultatene av undersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med kunngjøring av konkurransen i 2022. Ifølge kontraktstrategien ble det i tillegg gjennomført en høring per e-post i 2022, der leverandørene fikk mulighet til å gi innspill til kravspesifikasjonen. Ifølge etaten inneholdt ikke markedsundersøkelsen spørsmål om transport, da den vurderte at kommunens standard klima- og miljøkrav til transport ikke kom til anvendelse i anskaffelsen.

Flyttetjenester i forbindelse med ombygging

Anskaffelsens formål var å inngå en avtale med en leverandør av flyttetjenester i forbindelse med ombygging av etatens lokaler. Avtalen ble signert i september 2023 med utløpsdato 31.

desember 2024. Anskaffelsen dekket blant annet intern flytting og mellomlagring av møbler, opsjon på salg av møbler som ikke kan gjenbrukes, og bortkjøring av avfall. Estimert pris for oppdraget var tre millioner kroner. Etaten mottok to tilbud.

Etaten stilte krav om at biler som skal brukes i gjennomføringen av tjenestene, minimum oppfyller euroklasse 6. Videre var beskrivelse av leverandørens tiltak innen miljø, bærekraft og samfunnsansvar vektet 30 prosent av tildelingskriteriet «kvalitet».

Ifølge etaten var transport en liten del av avtalen fordi det kun gjaldt bortkjøring av avfall. Etaten vurderte derfor at transport ville foregå mindre enn én gang i uken. Vurderingen var ikke omtalt i kontraktstrategien.

Etaten oppgir at den opprinnelig planla å gjøre avrop på Oslo kommunes samkjøpsavtale for flyttetjenester. Da behovet for tjenesten oppsto, var det ikke lenger mulig å gjøre avrop på denne avtalen, slik at etaten måtte gjennomføre en egen anskaffelse. Etaten oppgir at den kjente til Utviklings- og kompetanseetatens markedsundersøkelse for samkjøpsavtalen, og at den la til grunn at markedet ikke var modent for krav om nullutslippsteknologi. Etaten gjennomførte ikke en egen markedsundersøkelse knyttet til klima- og miljøkrav til transport.

Kjøp av profileringsartikler

Formålet med rammeavtalen er å dekke Bymiljøetatens behov for gave-, premie- og profileringsartikler i markedsføringen av Ruskens satsinger. Avtalen ble signert i juni 2023 og har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på to år. Estimert verdi på rammeavtalen er ti millioner kroner. I konkurransegrunnlaget vises det blant annet til capser som årlig deles ut til førsteklasinger, og gaver til bidragsytere i Rusken. Etaten mottok ni tilbud.

Det er ikke stilt klima- og miljøkrav til transport i anskaffelsen. I kontraktstrategien fremgår at det vil gjøres et begrenset antall bestillinger, i hovedsak i forbindelse med arrangementer og skolestart, og at et tildelingskriterium på transport derfor ikke er hensiktsmessig. Ifølge etaten er transportfrekvensen på rammeavtalen to ganger i året, og det er også begrunnelsen for at transport ikke ble omfattet av markedsundersøkelsen.

Etaten benyttet tre tildelingskriterier i anskaffelsen: «pris», «etisk handel, herunder rettferdig handel og bærekraftige materialer» og «kvalitet, herunder andre funksjoner». «Pris» er vektet 40 prosent, «etisk handel» er vektet 50 prosent, og «kvalitet» er vektet 10 prosent. Når det gjelder bærekraftige materialer, vises det til fremstilling av råvarer der man blant annet aktivt jobber for å redusere bruken av syntetiske kjemikalier. Materialer som inngikk i anbudet, var blant annet resirkulert polyester, Tencel og FSC¹- eller PEFC²-sertifisert trevirke.

Varselet om innstramming av krav til transport fra og med 1. januar 2025, herunder at alle oppdrag til Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, skal foretas med nullutslippsteknologi eller biogassteknologi som minimum oppfyller euroklasse 6, var ikke

¹ Forest Stewardship Council

² Programme of the Endorsement of Forest Certification

omfattet av avtalen. Det var ikke gitt noen begrunnelse i kontraktstrategien for hvorfor kravet ikke kom til anvendelse.

3.2.4 Etatens oppfølging av avtalte miljøkrav til transport

Rammeavtale om kjøp av nøkkelferdige ladeplasser og tjenesteavtale om service og vedlikehold av ladepunkter

Anskaffelsen inneholder to kontrakter: en rammeavtale for kjøp av nøkkelferdige ladepunkter for el-biler og en tjenesteavtale for service og vedlikehold av ladepunkter for el-biler. Avtalene ble signert i juni 2023 og er inngått med én leverandør. Rammeavtalen har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på to år og er i konkurransegrunnlaget estimert til å dekke kjøp av omtrent 200 ladepunkter per år med en maksimal verdi på 140 millioner kroner.

Tjenesteavtalen omfatter service og vedlikehold av samtlige kommunale ladepunkter med samme varighet som rammeavtalen. Medio 2023 var det omtrent 2100 kommunale ladepunkter i Oslo. Prisen for tjenesteavtalen er fastsatt i et prisskjema.

De signerte kontraktene inneholder ikke klima- og miljøkrav til transport. Kravene er imidlertid en del av kravspesifikasjonen, som er felles for de to avtalene. Her fremgår det at leverandørens totale bilpark for bruk på rammeavtalen skal tilfredsstillende euroklasse 6, og at kjøretøy som brukes i tjenesteavtalen, samt øvrige kjøretøy under 3,5 tonn, skal ha nullutslippsteknologi.

Etaten oppgir at risikovurderingen i kontraktstrategien er med på å danne grunnlaget for videre kontraktsoppfølging. Kontraktstrategien har risikovurderinger knyttet til kontraktsoppfølgingsfasen, men miljøkrav til transport er ikke nevnt. En oversikt over varslede og ilagte sanksjoner i etatens anskaffelser viste at det per november 2024 var gitt varsel både i rammeavtalen og tjenesteavtalen. Bymiljøetaten oppgir at den gjennom befaring og fysiske stikkprøvekontroller oppdaget at underleverandører brukte fossile biler i tjenesteoppdrag. Ifølge etaten gjennomfører den aktuelle seksjonen, «belysning og elektro», ofte befaringer ved ulike lokasjoner. Videre oppgir etaten at avvikene ble tatt opp umiddelbart med leverandøren, og at leverandøren lukket disse.

Etablering av toaletter ved Årvolldammen

Avtalen omfattet leveranse av komplett toalettmodul, inkludert transport, tilkobling, rengjøring og opplæring av driftsentreprenører. Avtalen ble signert i juli 2024, og varen ble levert 24. oktober 2024. Prisen for oppdraget var omtrent 1,9 millioner kroner.

Kontrakten inneholdt krav om at alle kjøretøy som ble benyttet til transport av varene, skulle være nullutslippskjøretøy eller biogasskjøretøy som minimum tilfredsstilte euroklasse 6. Det var åpnet for unntak fra transportkravene når det gjaldt kran for heising av varer fra lastebil til spesifisert leveringssted.

Etaten oppgir at prosjektlederen gjennomførte en stedlig kontroll av kjøretøyene da varene ble levert, i og med at det var en enkeltleveranse. Ifølge etaten ble det ikke fylt ut dokumentasjon utover at kravspesifikasjonen ble gjennomgått i etterkant av overtakelsen.

Drift av kommunal belysning og el-anlegg

Avtalen ble signert i juni 2023 og har en varighet på fire år med opsjon om forlengelse på to år. Den omfatter blant annet drift av utendørs belysning for veier, parker og idrettsanlegg samt utbedringer etter pålegg fra tilsynssaker. Estimert kontraktsverdi er på 250 millioner kroner.

Kontrakten inneholder minimumskrav om at personbiler og varebiler under 3,5 tonn skal være nullutslippskjøretøy eller biogasskjøretøy som minimum oppfyller euroklasse 6. Klimavennlige kjøretøy er videre del av tildelingskriteriet «miljø» hvor leverandøren skal oppgi blant annet registreringsnummer og drivstoffteknologi for kjøretøyene som skal benyttes på kontrakten.

Kontraktstrategien har risikovurderinger knyttet til brudd på Oslomodellen og samfunnsansvar, men miljøkrav til transport er ikke nevnt i risikovurderingen.

Ifølge etaten omfattet kontraktsoppfølgingen både oppfyllelse av minimumskravet og kontroll av kjøretøyene leverandøren oppga i tilbudet. Kontrollene ble gjennomført ved at leverandøren leverte inn en rapport over kjøretøyene som ble brukt på kontrakten, hver måned. Rapporten for desember 2024 viste blant annet type kjøretøy, modell, registreringsnummer, drivstoffteknologi og antall kjørte kilometer. Samtlige personbiler og varebiler i rapporten under 3,5 tonn hadde nullutslippsteknologi. Som tidligere nevnt oppgir etaten at seksjonen for belysning og elektro ofte gjør befaringer ved ulike lokasjoner med visuelle kontroller av kjøretøyene.

Drift og skjøtsel av park- og friområde i Oslo sentrum

Avtalen ble signert i oktober 2023 med oppstart 1. januar 2024 med en varighet på tre år i tillegg til opsjoner om forlengelse til og med januar 2030. Kontrakten omfatter blant annet drift og skjøtsel av parker, torg, badeplasser og friområder i sentrum. Kontraktsverdien er estimert til 280–350 millioner kroner.

Kontrakten inneholder flere klima- og miljøkrav til transport. Det er blant annet stilt minstekrav om at samtlige kjøretøy skal oppfylle euroklasse 6, at drivstoff skal være fossilfritt, og at personbiler og varebiler under 3500 kg skal ha nullutslippsteknologi. Videre er det krav om at minimum 75 prosent av kjøretøyene og maskinene skal ha nullutslipps- eller biogasteknologi. Oppfyllelsen av dette kravet skal dokumenteres årlig etterskuddsvis innen 15. januar.

Risikovurderingen i kontraktstrategien inneholder et eget punkt om brudd på miljøkrav. Den viser blant annet til at etaten skal følge opp leverandøren tett, herunder etterspørre oversikt over maskiner og kjøretøy på driftsmøter og sanksjonere brudd på kravene.

Bymiljøetaten hadde mottatt en liste over kjøretøy og maskiner som ble brukt på kontrakten i 2024. Listen inneholder blant annet kjøretøyenes registreringsnummer. Kommunerevisjonens gjennomgang av listen viser at omtrent 80 prosent av kjøretøyene og maskinene hadde nullutslippsteknologi. Ifølge etaten gjennomfører driftsansvarlige løpende visuelle kontroller av entreprenørene der de sjekker om kjøretøyene og maskinene som benyttes på kontrakten, er de samme som dem leverandøren har oppgitt i tilbudet. Etaten oppgir at slike kontroller ikke dokumenteres med mindre det oppdages avvik fra kravene. Ifølge etaten er det ikke meldt avvik fra kravene på denne kontrakten i 2024. Etaten innhenter informasjon om leverandørens kjøretøy i månedlige rapporter. Eventuelle avvik fra rapportene tas opp i driftsmøter med

entreprenør, ifølge etaten. Kommunerevisjonen har gått igjennom månedsrapportene for april 2024 og september 2024. Disse inneholdt informasjon om kjøretøy, modell, registreringsnummer, drivstoffteknologi og antall kjørte kilometer. Gjennomgangen viste at leverandøren benyttet tre varebiler med biodieseldrivstoff som ikke oppfylte kontraktens krav om nullutslippsteknologi for varebiler. Etaten hadde ikke gitt leverandøren unntak fra dette kontraktskravet.

3.3 Kommunerevisjonens vurderinger

3.3.1 Klima- og miljøkrav i anskaffelser

Bymiljøetaten har rutiner for planlegging og gjennomføring av anskaffelser, blant annet for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, og maler for kontraktstrategier i vare- og tjenesteanskaffelser. Disse legger til rette for at etaten stiller klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser.

Kommunerevisjonen registrerer at Bymiljøetaten vurderte at transportfrekvensen var lavere enn én gang i uken i de undersøkte anskaffelsene, og derfor ikke stilte kommunens standard klima- og miljøkrav til transport. For to av anskaffelsene var det heller ikke stilt andre klima- og miljøkrav til transport fra tidspunktet for oppstart av kontraktene. I disse var det ikke gjort undersøkelser av markedets evne til å levere med ulike drivstoffteknologier. Kommunerevisjonen mener at en slik praksis samlet sett kan gi risiko for at etaten stiller færre klima- og miljøkrav til transport enn føringene gir grunnlag for.

Det er en svakhet at kontraktsvilkåret om innskjerping av kommunens krav til transport ikke var inkludert i én av anskaffelsene der det var relevant. Det var heller ikke gitt noen begrunnelse i kontraktstrategien for hvorfor kravet ikke kom til anvendelse.

3.3.2 Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Bymiljøetaten har utarbeidet rutiner for å følge opp klima- og miljøkrav til transport i etatens avtaler, blant annet kontrollplaner og maler for månedsrapportering. Bymiljøetaten har rutiner for kontraktsoppfølgingen og gjennomførte skriftlige og/eller stedlige kontroller i de undersøkte anskaffelsene. Undersøkelsen viser videre at etaten har avdekket avvik fra transportkravene i en av de undersøkte anskaffelsene.

Det er en svakhet at det i en av etatens kontrakter ble benyttet enkelte kjøretøy som ikke tilfredsstilte avtalens krav om nullutslipp.

4 Sykehjemsetaten

Kapittelet handler om Sykehjemsetatens rutiner og praksis for å stille klima- og miljøkrav til transport i vare- og tjenesteanskaffelser og for oppfølging av stilte krav.

4.1 Revisjonskriterier

- Virksomhetene skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Virksomhetene skal følge opp at avtalte klima- og miljøkrav til transport overholdes.

4.2 Faktabeskrivelse

I delkapittel 4.2.1 presenteres etatens rutiner og praksis for å stille klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser samt for å følge opp at avtalte krav overholdes. I delkapittel 4.2.2 presenterer vi fire anskaffelser og etatens vurderinger når det gjelder kravstilling til transport i disse anskaffelsene, samt etatens arbeid med å følge opp at avtalte klima- og miljøkrav til transport overholdes i anskaffelsene.

4.2.1 Rutiner og praksis

Klima- og miljøkrav i anskaffelser

Det faglige ansvaret for alle anskaffelser i Sykehjemsetaten ligger hos direktøren for område II. Område II består av en rekke fagpersoner, herunder fire innkjøpere, ulike prosjektledere, helsefaglige rådgivere, beredskapsrådgiver og ingeniører m.m. Sykehjemsetaten har en veileder for anskaffelser mellom 100 000 og 500 000 kroner. Ifølge veilederen har institusjonssjefer fullmakt til å gjennomføre anskaffelser på opptil 500 000 kroner. Anskaffelser over dette beløpet skal gjennomføres av innkjøperne i område II. Ifølge to av etatens innkjøpere er praksis at institusjonssjefene ber om bistand til å gjennomføre anskaffelser over 100 000 kroner, og at de fyller ut en behovsmelding som så sendes til område II. Innkjøperne oppgir at det pågår et arbeid med å revidere rutinene.

Anskaffelsesveilederen inneholder blant annet informasjon om grunnleggende prinsipper som forutberegnelighet og etterprøvbarehet, behovskartlegging, konkurranse dokumenter, gjennomføringsfasen og oppfølgingsfasen. Når det gjelder transport, sier veilederen at det ved anskaffelser av varer kan vurderes å stille krav til miljøvennlig transport, og det er en utdatert lenke til kommunens anskaffelsessider på intranett.

Etaten har også en rutine for anskaffelser over 500 000 kroner som sier at slike anskaffelser skal gjennomføres i tråd med Utviklings- og kompetanseetatens anskaffelsesveileder. Lenken til anskaffelsesveilederen er utdatert. Videre inneholder rutinen en rekke krav som innkjøperne skal vurdere å stille, blant annet flere miljøkrav om for eksempel miljøledelse og miljømerking. Det fremgår at etaten skal stille krav om nullutslippsteknologi når den anskaffer tjenestebiler. Kommunens standard klima- og miljøkrav til transport i vare- og tjenesteanskaffelser er ikke omtalt i rutinen.

Veilederen og rutinen inneholder ikke informasjon om kontraktstrategier eller markedsundersøkelser. To av innkjøperne oppgir at etaten bruker flere metoder for markedsundersøkelser, eksempelvis veiledende kunngjøringer på Doffin,

leverandørkonferanser og direkte kontakt med kjente leverandører. Innkjøperne opplever at leverandørmarkedet kan være relativt begrenset, da anskaffelsene ofte inneholder spesielle behov som er tilpasset beboere, eksempelvis når det gjelder mat.

Ifølge innkjøperne er det ikke utarbeidet verdigrenser for når det skal utarbeides kontraktstrategier. De oppgir at det i praksis alltid blir utarbeidet kontraktstrategier ved anskaffelse av rammeavtaler og større anskaffelser. Innkjøperne peker videre på at de gjennomfører sidemannskontroll av anskaffelsesdokumenter, herunder kontraktstrategiene, og at fagpersoner med kompetanse på varen eller tjenesten gir innspill. Kontraktstrategiene skal ifølge innkjøperne godkjennes av områdedirektøren og etatsdirektøren og er bindende for gjennomføring av anskaffelsene fra godkjenningstidspunktet.

To av innkjøperne oppgir at det varierer om det er relevant å stille miljøkrav til transport i etatens anskaffelser. Ifølge innkjøperne var praksis at miljøkrav til transport ble lagt inn som tildelingskriterier tidligere, men at etaten nå har begynt å benytte minimumskrav fordi den opplever at markedet har utviklet seg. Innkjøperne opplever at det nå er uproblematisk å stille minimumskrav om nullutslipp i leveranser som gjøres med mindre kjøretøy.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Etaten oppgir at det er innkjøperne i område II som har ansvaret for kontraktsoppfølgingen. Etaten har en rutine for kontraktsoppfølging av rammeavtaler og løpende tjenesteavtaler. I henhold til rutinen skal det gjennomføres halvårlige risikoanalyser av alle rammeavtaler og løpende tjenesteavtaler, hvor hver avtale tildeles en prioriteringskategori (A, B eller C). Prioriteringskategorien skal gjenspeile hvor stort behov det er for kontraktsoppfølging. Kategori A er for avtalene med størst behov for oppfølging, mens kategori C er for avtalene med minst behov. Avtaler i kategori A skal som hovedregel følges opp hvert halvår, avtaler i kategori B én gang i året og avtaler i kategori C ved behov.

Rutinen inneholder kortfattede beskrivelser av oppgaver som oppstartsmøte med leverandører, gjennomføring av kontraktsoppfølging og opsjonsutløsning. Videre er det angitt hvem som er ansvarlig for å gjennomføre oppgavene, og til hvilket tidspunkt.

Rutinens punkt om *Gjennomføring av kontraktsoppfølging* viser at oppfølgingen skal gjøres løpende og skal bestå av

- Gjennomgang/tilpasning av kontraktsmal for hvert møte
- Innhenting av erfaringer med avtalen fra brukere
- Innhenting av opplysninger/dokumentasjon fra leverandør
- Gjennomføre møtet
- Utsendelse av referat

Ifølge innkjøperne gjennomføres kontraktsoppfølgingen i oppfølgingsmøter. Innkjøperne oppgir at de etterspør en utfylt liste over kjøretøy fra leverandøren i forkant av møtene som sammenlignes med listen leverandøren oppga i tilbudet. Etaten gjennomfører ikke stedlige kontroller av leverandørenes kjøretøy, ifølge innkjøperne.

Kommunerevisjonen har fått tilsendt en utfylt matrise for avtaleprioritering (risikomatrise). Dokumentet er ikke datert, men filopplysningene viser at det ble oppdatert i februar 2025. Det

fremgår av dokumentet at feltene skal fylles ut når ny avtale kommer på plass, eller når eksisterende avtaler endres. Dokumentet inneholder blant annet opplysninger om ulike avtaler og hvem som har forvaltningsansvaret for hver av dem. Hver avtale er vurdert fra 1 til 3 innenfor fem risikokategorier, hvorav miljø og samfunnsansvar er en av kategoriene. Matrisen viser oppnådd totalsum for hver av avtalene (mellom 5 og 15 poeng). Poengene deles inn i prioriteringskategorier. Avtalene som skårer fra 13 til 15 poeng, er klassifisert som A, avtaler klassifisert som B skårer 9 til 12 poeng, mens 5 til 8 poeng er klassifisert som C. Matrisen har en egen kolonne kalt *Justering for faglig skjønn*, der gitt prioriteringskategori er endret for noen av kontraktene. For de fleste avtalene er det oppgitt hvilket kvartal de skal følges opp, om de skal følges opp kontinuerlig eller ikke følges opp. For avtalene som etter innkjøpsfaglig skjønn er oppjustert til prioriteringskategori A, er det lagt inn forklaring for justeringen.

4.2.2 Miljøkrav til transport i utvalgte anskaffelser og oppfølging av avtalte miljøkrav

Rammeavtale for kjøp av ferske brød og kaker

Formålet med anskaffelsen er å dekke etatens kontinuerlige behov for ferske brød og kaker. Anskaffelsen omfatter kjøp og levering til beboere og til institusjonene som har kafeteria. Avtalen ble signert i mai 2022 og har en varighet på to år med opsjoner om forlengelse på to år. Staten oppgir at den har benyttet opsjonene om forlengelse av kontrakten. Omfanget er estimert til omtrent fem millioner kroner i året med et totalt omfang på omtrent 20 millioner kroner. Det er ikke ført protokoll for anskaffelsen. Staten oppgir at den mottok ett tilbud, fra eksisterende leverandør, som vant konkurransen.

Miljøkrav til transport

I kontraktstrategien er det angitt at det skal stilles miljøkrav for å redusere utslipp eller begrense miljøbelastningen. Videre skal det stilles krav til transport ved at kjøretøyene som skal benyttes, vil være gjenstand for tilbudsevaluering.

Etaten gjennomførte en markedsundersøkelse i forbindelse med anskaffelsen. Denne ble gjennomført ved en veiledende kunngjøring av konkurransen på Doffin og gjennom dialog med eksisterende leverandør. Sykehjemsetaten brukte et spørreskjema som inneholdt spørsmål om markedsutviklingen når det gjelder transport, herunder andel kjøretøy med ulik drivstoffteknologi og strategi for overgang til mer klimavennlige kjøretøy. Omtalen av markedsundersøkelsen i kontraktstrategien viser at markedet består av flere aktuelle leverandører, og at markedet har et stort fokus på miljø, inkludert klimavennlige kjøretøy.

Sykehjemsetaten har i kravspesifikasjonen stilt krav om at leverandørene kun skal benytte biler som minimum oppfyller euroklasse 6 («minimumskrav»). Videre er det benyttet tildelingskriteriene «pris» (vektet 40 prosent), «kvalitet» (vektet 30 prosent) og «miljø» (vektet 30 prosent). Tildelingskriteriet «miljø» består av to underkriterier, «transport» og «miljøarbeid», som er vektet likt. Kontraktstrategien inneholdt ikke en begrunnelse for hvorfor klima- og miljøkrav til transport ble stilt som tildelingskriterier.

I konkurransegrunnlaget er det varslet om innstramming av krav til transport fra og med 1. januar 2025, herunder at alle oppdrag til Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, skal foretas med nullutslippsteknologi eller biogassteknologi som minimum oppfyller euroklasse 6.

Leverandøren leverte en liste over kjøretøy som skulle benyttes til å gjennomføre avtalen, som del av tilbudet. Listen inneholdt informasjon om blant annet drivstoffteknologi, registreringsnummer og bruksdato. Det manglet registreringsnummer på ett av kjøretøyene som leverandøren skulle ta i bruk i juli 2022. Ett av kjøretøyene leverandøren hadde oppgitt, hadde euroklasse 5. Kjøretøyet skulle benyttes i kontrakten mellom august 2022 og oktober 2022. Leverandøren har oppgitt i listen at dette kjøretøyet skulle erstattes av et kjøretøy som tilfredsstiller euroklasse 6, i perioden oktober 2022 til august 2024. Kommunerevisjonens undersøkelser viser at det sistnevnte kjøretøyet per februar 2025 var ilagt bruksforbud av Statens vegvesen. Etaten var ikke kjent med hvor lenge bruksforbudet varte.

Kontraktsoppfølging

Sykehjemsetaten oppgir at leverandørens overholdelse av de avtalte kravene til transport i rammeavtalen for kjøp av ferske brød og kaker blir kontrollert ved kontraktsoppfølgingsmøtet. Avtalen ble signert i 2022, og leveransene skal i henhold til kontrakten foregå opptil fem ganger per uke. Avtalen er ikke blitt fulgt opp. Ifølge etaten er det planlagt kontraktsoppfølging i løpet av 2025.

Den utfylte risikomatriksen viser at etaten har vurdert avtalens risiko knyttet til miljø og samfunnsansvar til det laveste nivået (nivå 1 av 3). Det står ikke hvilke elementer som har inngått i denne risikovurderingen. Samlet risiko for avtalen er vurdert til 7, som tilsvarer etatens laveste prioriteringsnivå (nivå C). Det fremgår at avtalens risikonivå ble oppjustert til nivå B etter innkjøpsfaglig skjønn. Risikonivået innebærer i så fall kontraktsoppfølging én gang i året. Justeringen er ikke forklart eller begrunnet. Det er lagt inn i matrisen at avtalen skal følges opp i tredje kvartal.

Rammeavtale for kjøp av servise, kjøkkenutstyr og småelektrisk

Anskaffelsens formål er leveranse av servise, kjøkkenutstyr som kjeler og stekepanner og småelektrisk utstyr som brødristere og vannkokere til kommunens langtidssykehjem og helsehus. Avtalen ble signert i oktober 2024 og har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på to år. Estimert maksimumsverdi på rammeavtalen er ni millioner kroner. Sykehjemsetaten utarbeidet ikke kontraktstrategi eller protokoll for anskaffelsen. Etaten oppgir at den mottok tre tilbud.

Miljøkrav til transport

Ifølge etaten ble markedsundersøkelsen gjennomført som en samtale med tre leverandører. Etaten oppgir at transport, herunder drivstoffteknologi, var tema i samtalene. Samtalene er ikke referatført.

Sykehjemsetaten benyttet tildelingskriteriene «pris», «kvalitet» og «klima- og miljøhensyn» i anskaffelsen. «Pris» ble vektet 40 prosent, «kvalitet» ble vektet 30 prosent, og «klima- og miljøhensyn» ble vektet 30 prosent. «Klima- og miljøhensyn» besto av to underkriterier: «produktenes miljøprofil» og «transport». Underkriteriene var vektet likt. Ifølge etaten var dokumentasjonskravet beskrevet i kravspesifikasjonen. Der fremkom det at transport ved levering av varer «bør være miljøvennlig», også ved bruk av underleverandører, og leverandørene ble bedt om å gi en redegjørelse. Etaten mottok skriftlig redegjørelse fra to av tre leverandører, hvorav én oppga å benytte en underleverandør som leverte med nullutslipp, mens den andre oppga å bruke en underleverandør som i «all hovedsak» leverte med

nullutslipp på leveranser i Oslo. Sistnevnte leverandør vant konkurransen. Som tidligere nevnt har ikke Sykehjemsetaten en protokoll for denne anskaffelsen, men etaten utarbeidet et skjema for vurderingen av tildelingskriteriet «miljø». Det fremgår av skjemaet at den valgte leverandøren ble vurdert til 9 av 10 poeng, mens den andre leverandøren oppnådde full pott. Ifølge Sykehjemsetaten var leverandørenes redegjørelser forpliktende.

Varsalet om innstramming av krav til transport fra og med 1. januar 2025, herunder at alle oppdrag til Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, skal foretas med nullutslippsteknologi eller biogassteknologi som minimum oppfyller euroklasse 6, var ikke nevnt i konkurransegrunnlaget eller den signerte kontrakten.

Kontraktsoppfølging

Sykehjemsetaten oppgir at det ikke er gjennomført kontraktsoppfølging på rammeavtalen for kjøp av servise, kjøkkenutstyr og småelektrisk fordi kontrakten ble signert i oktober 2024. I etatens matrise er avtalens risiko knyttet til miljø og samfunnsansvar vurdert som lav (nivå 1 av 3). Det er ikke forklart hvilke elementer som har inngått i vurderingen. Samlet risiko for avtalen er vurdert til 9, som tilsvarer etatens midterste prioriteringsnivå (nivå B), som innebærer kontraktsoppfølging én gang i året. Ut fra risikovurderingen skal avtalen følges opp i tredje kvartal.

Rammeavtale for kjøp av fersk fisk og fiskeprodukter

Anskaffelsen skal dekke Sykehjemsetatens løpende behov for fersk fisk og fiskeprodukter og gjelder kjøp og levering til etatens produksjonskjøkken. Avtalen ble signert i oktober 2023 og har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på to år. Estimert årlig omfang er tre millioner kroner med en maksverdi på tolv millioner kroner. Etaten mottok tilbud fra én leverandør i konkurransen.

Miljøkrav til transport

Ifølge kontraktstrategien skal etaten stille miljøkrav for å redusere utslipp eller begrense miljøbelastningen av anskaffelsen. Videre skal det stilles krav til transport ved at kjøretøyene som skal benyttes, vil være gjenstand for tilbudsevaluering.

Det ble gjennomført en veiledende kunngjøring om konkurransen på Doffin. Det ble i tillegg også stilt spørsmål til eksisterende leverandør. Ifølge etaten inkluderte det spørsmål om drivstoffteknologi. Kontraktstrategiens oppsummering av markedsundersøkelsen viser at etaten ikke fikk respons på den veiledende kunngjøringen eller fra den eksisterende leverandøren.

Etaten benyttet tildelingskriteriene «pris», «kvalitet» og «miljø» i anskaffelsen. «Pris» ble vektet 50 prosent, «kvalitet» ble vektet 20 prosent, og «miljø» ble vektet 30 prosent. «Miljø» besto av underkriteriene «transport» (15 prosent), «miljøarbeid» (7,5 prosent) og «økologisk og bærekraftig» (7,5 prosent). Kontraktstrategien inneholdt ikke en begrunnelse for hvorfor klima- og miljøkrav til transport ble stilt som tildelingskriterier.

I konkurransegrunnlaget fremgår det at leverandørenes tilbud skulle inkludere en liste over kjøretøy for å svare ut transportkriteriet. Leverandøren som vant konkurransen, oppgir at den skal bruke fire nullutslippskjøretøy på kontrakten.

Varslet om innstramming av krav til transport fra og med 1. januar 2025, herunder at alle oppdrag til Oslo kommune der transport er en del av ytelsen, skal foretas med nullutslippsteknologi eller biogassteknologi som minimum oppfylle euroklasse 6, er del av den inngåtte avtalen.

Kontraktsoppfølging

Sykehjemsetaten oppgir at oppfølgingen av de avtalte kravene til transport i rammeavtalen for kjøp av fersk fisk og fiskeprodukter vil gjennomføres ved kontraktsoppfølging. Rammeavtalen inngår ikke i etatens risikomatrise for avtaleprioritering som Kommunerevisjonen har fått tilgang til.

Avtalen er ikke blitt fulgt opp. Ifølge etaten er det planlagt kontraktsoppfølging i løpet av 2025.

Kjøp av transporttjenester for mat

Anskaffelsen skal dekke etatens behov for transport av mat fra produksjonskjøkkenet til leveringsstedenes brukere. Avtalen ble signert i april 2024 og har en varighet på to med opsjon om forlengelse på to år. Estimert verdi er på 1,7 millioner kroner per år, totalt 6,8 millioner kroner. Leveringsfrekvensen er på to ganger i uken til 30 leveringssteder. Det ble ikke utarbeidet kontraktstrategi eller protokoll for anskaffelsen. Ifølge etaten ble det ikke gjennomført en markedsundersøkelse.

Miljøkrav til transport

Etaten benyttet tildelingskriteriene «pris», «kvalitet» og «miljø» i anskaffelsen. «Pris» er vektet 50 prosent, «kvalitet» ble vektet 15 prosent, og «miljø» ble vektet 35 prosent. «Miljø» besto av underkriteriene klimavennlig kjøretøy og ruteoptimalisering, disse var vektet henholdsvis 75 og 25 prosent. Leverandørene skulle fylle ut en liste over bilene som skulle brukes til oppdraget, for å svare ut kriteriet om klimavennlig kjøretøy. Listen etterspurte blant annet opplysninger om drivstoffteknologi og registreringsnummer. Leverandøren som vant konkurransen, oppgir at den skal bruke et biogasskjøretøy som tilfredsstillende euroklasse 6, i tillegg til tre elektriske reservebiler.

Etaten brukte statens standardavtale om konsulenttjenester (SSA-O) fra 2018 som kontraktsformular. Kontrakten brukes normalt til kjøp av utrednings- og utviklingsoppgaver fra konsulent, hvor konsulenten skal levere og være ansvarlig for et selvstendig sluttresultat. Ifølge etaten ble SSA-O benyttet fordi dette var en tjenesteanskaffelse. Listen over kjøretøy er inkludert som bilag til den signerte kontrakten. Varslet om innstramming av Oslo kommunes krav til transport fra 1. januar 2025 er omtalt i kjøretøyslisten og var inkludert som grunnlag for evaluering av tildelingskriteriet i konkurransegrunnlaget.

Kontraktsoppfølging

Sykehjemsetaten oppgir at de avtalte miljøkravene til transport vil bli kontrollert ved kontraktsoppfølging. Ifølge etaten sjekker produksjonskjøkkenet én gang per måned at avtalt kjøretøy blir benyttet. Kontrollene blir ikke dokumentert. Avtalen er ikke fulgt opp utover dette.

Den utfylte risikomatrisen viser at etaten har vurdert avtalens risiko innenfor miljø og samfunnsansvar til det laveste nivået (nivå 1 av 3). Det står ikke hvilke elementer som har

inngått i denne risikovurderingen. Samlet risiko for avtalen er vurdert til 8, som tilsvarer etatens laveste prioriteringsnivå (nivå C). Risikonivået er oppjustert til nivå B etter innkjøpsfaglig skjønn. Justeringen er ikke forklart eller begrunnet i matrisen. Det er lagt inn i matrisen at avtalen skal følges opp i første kvartal. Etaten oppgir at det er planlagt kontraktsoppfølging i løpet av 2025.

4.3 Kommunerevisjonens vurderinger

4.3.1 Klima- og miljøkrav i etatens anskaffelser

Kommunerevisjonen mener det er flere svakheter og mangler ved Sykehjemsetatens bruk av klima- og miljøkrav i de undersøkte anskaffelsene. Sykehjemsetaten har imidlertid benyttet tildelingskriterier på miljø, herunder transport, i alle de undersøkte anskaffelsene. Vektingen av kriteriene er i tråd med vektingen som fremgår av kommunens krav og føringer.

Sykehjemsetaten har ikke ført anskaffelsesprotokoller for tre av de undersøkte anskaffelsene. Dette er brudd på reglene i anskaffelsesloven § 4 med forskrifter. Formålet med protokollene er blant annet å sikre at viktige forhold ved anskaffelsen dokumenteres. Manglende anskaffelsesprotokoller gir blant annet risiko for at etatens vurderinger av leverandørenes oppfyllelse av klima- og miljøkrav ikke kan dokumenteres, noe det var eksempler på.

Kommunerevisjonen stiller seg kritisk til etatens vurderinger av leverandørenes besvarelser av klima- og miljøkrav til transport i to av anskaffelsene, da besvarelsene mangler sentral informasjon eller dokumentasjon om tilbudte kjøretøy. Manglende protokoller gjør det umulig å etterprøve etatens evaluering av leverandørenes tilbud.

Undersøkelsen tyder på at Sykehjemsetatens praksis er å stille klima- og miljøkrav til transport gjennom tildelingskriterier, selv i det tilfellet der etaten er kjent med at markedet kan levere med nullutslippsteknologi. Dette er i så fall ikke i tråd med kommunens krav og føringer. Valget om å stille klima- og miljøkrav til transport som tildelingskriterier var ikke begrunnet i kontraktstrategiene.

I den undersøkte anskaffelsen der det var stilt minimumskrav om kjøretøy med euroklasse 6, ble kontrakten tildelt en leverandør som ikke syntes å oppfylle minimumskravet på tidspunktet for tildeling av kontrakten eller ved oppstart av kontrakten. Dette er i så fall i strid med anskaffelsesreglene.

Videre er det en svakhet at etaten ikke har inkludert varselet om innstramming av Oslo kommunes krav til transport fra 2025 i én av de fire anskaffelsene vi har undersøkt.

Kommunerevisjonen mener også det er en svakhet at Sykehjemsetaten ikke hadde utarbeidet kontraktstrategier for to av fire anskaffelser, selv om anskaffelsene var på flere millioner kroner. Manglende kontraktstrategier gir risiko for at vurderinger av klima og miljø ikke tillegges tilstrekkelig vekt eller dokumenteres i tråd med kommunens føringer. Det gir også risiko for at sentrale aktiviteter som markedsundersøkelser ikke blir gjennomført eller dokumentert.

At etatens rutine for anskaffelser over 500 000 kroner ikke inneholder informasjon om kommunens klima- og miljøkrav til transport, og at lenken til kommunens sentrale veiledning på

feltet var utdatert, gir risiko for at etatens anskaffelser ikke bidrar til å oppnå kommunens mål på feltet.

4.3.2 Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Kommunerevisjonen merker seg at Sykehjemsetaten har etablert en rutine for kontraktsoppfølging og en risikomatrise for prioritering av kontraktsoppfølgingen. Dette kan bidra til en risikobasert oppfølging av kontraktene. Én av de fire kontraktene var imidlertid ikke ført opp i etatens risikomatrise.

Det var svakheter ved Sykehjemsetatens kontraktsoppfølging av avtalte klima- og miljøkrav til transport i de utvalgte anskaffelsene. Blant annet er det ingen dokumentasjon på at det er gjennomført kontroller av at leverandørene har fulgt kravene, frekvensen på kontraktsoppfølgingen er begrenset og i ett tilfelle ikke i tråd med det som fremgår av etatens risikomatrise.

Kommunerevisjonen merker seg at Sykehjemsetaten oppgir at praksis er å be leverandørene om oppdaterte lister over kjøretøy i forbindelse med kontraktsoppfølgingsmøter. Liste over kjøretøy var imidlertid ikke angitt som dokumentasjonskrav i en av anskaffelsene, mens listen i en annen fremsto som ufullstendig da det blant annet manglet et registreringsnummer. Dette gir risiko for at etaten har et utilstrekkelig grunnlag for å følge opp at leverandørene benytter avtalte kjøretøy.

5 Oslo Havn

Kapittelet handler om Oslo Havns rutiner og praksis for å stille klima- og miljøkrav til transport i vare- og tjenesteanskaffelser og for oppfølging av stilte krav.

5.1 Revisjonskriterier

- Virksomhetene skal stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester i anskaffelser der det er relevant.
- Virksomhetene skal følge opp at avtalte klima- og miljøkrav til transport overholdes.

5.2 Faktabeskrivelse

I delkapittel 5.2.1 presenteres foretakets rutiner og praksis for å stille klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser samt for å følge opp at avtalte krav overholdes. I delkapittel 5.2.2 presenterer vi fire anskaffelser og foretakets vurderinger når det gjelder kravstilling til transport, i disse anskaffelsene. I delkapittel 5.2.3 presenterer vi tre anskaffelser og foretakets arbeid med å følge opp at avtalte klima- og miljøkrav til transport overholdes i anskaffelsene.

5.2.1 Rutiner og praksis

Klima- og miljøkrav i anskaffelser

Ansvaret for gjennomføring av anskaffelser i Oslo Havn er lagt til seksjon for økonomi, IT og anskaffelser i avdeling for finans og organisasjon. Ifølge lederen i seksjonen skal fagpersoner fra foretakets øvrige seksjoner og avdelinger melde inn behov via et skjema for behovsmeldinger. Når behovsmeldingen kommer inn, skal seksjonslederen fordele oppgaven med å gjennomføre anskaffelsen til en innkjøper som skal samarbeide med behovshaveren. Ifølge seksjonslederen har behovshaveren rollen som prosjektleder i anskaffelsesprosessen.

Oslo Havn har en skriftlig rutine for planlegging, gjennomføring og oppfølging av anskaffelser. Ifølge seksjonslederen er rutinen i hovedsak laget for behovshaverne, da den kortfattet viser de ulike stegene i anskaffelsesprosessen. Rutinen inneholder flere lenker til Oslo kommunes anskaffelsessider på intranett, deriblant veiledere og maler fra Utviklings- og kompetanseetaten.

Utviklings- og kompetanseetatens mal for kontraktstrategi inneholder blant annet et punkt for vurdering av miljøhensyn, herunder krav til transport, et punkt for oppsummering av markedsundersøkelser, et punkt for risikovurdering av gjennomføring av anskaffelsen og kontrakten.

I henhold til anskaffelsesrutinen skal det alltid utarbeides en kontraktstrategi i anskaffelser over 500 000 kroner. Den skal utarbeides av innkjøper og behovshaver. I rutinene er det angitt at kontraktstrategien skal være proporsjonal med anskaffelsens art og omfang, samt inneholde en risikovurdering av gjennomføring og av leverandører. I anskaffelsesrutinen er det lenket til veiledningssiden for kontraktstrategier på kommunens intranett. Kontraktstrategiene skal godkjennes av budsjetteieren eller lederen med budsjettansvaret. I henhold til rutinen for

roller og anskaffelser skal havnedirektøren godkjenne kontraktstrategien for anskaffelser over 4,6 millioner kroner³.

Det er behovshaver og innkjøper som har ansvaret for å gjennomføre markedsundersøkelser i henhold til anskaffelsesrutinen. Ifølge seksjonslederen har foretaket kjennskap til markedet både gjennom formelle prosesser som markedsundersøkelser og ved at foretakets fagfolk er oppdatert på den faglige utviklingen. Seksjonslederen oppgir at innkjøper skal vurdere om det er innhentet tilstrekkelig informasjon om markedet i hver enkelt anskaffelse, og at ytterligere undersøkelser gjennomføres ved behov.

Seksjonslederen oppgir at foretaket gjorde mange avrop på kommunens samkjøpsavtaler der krav til transport allerede var ivaretatt. Seksjonslederen opplever at standard klima- og miljøkrav til transport ikke alltid er like relevante i de anskaffelsene foretaket selv gjennomfører. Som eksempler viser seksjonslederen til varer som kun leveres én gang, og til at foretaket har egne biler og lastebiler som kan kjøre den siste transportetappen («last mile») selv.

Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Foretaket har en egen rutine for oppfølging av kontrakter, sist oppdatert i 2019. Rutinen er utformet slik at den også skal brukes som mal for oppfølging av kontraktene, da den inneholder felter som skal fylles ut. Feltene som skal fylles ut, etterspør blant annet informasjon om kontrakten, roller i oppfølgingen og mottakskontroll. Leverandørenes kjøretøy er ett av oppfølgingspunktene under *Oppfølging av kvalitetsindikatorer*. Rutinen beskriver ikke hvordan eller hvor ofte kvalitetsindikatorene skal følges opp. Veiledningsteksten nevner at det i løpet av kontraktsperioden bør gjennomføres rutinemessige kontroller av at leverandørene oppfyller krav til blant annet lønn, arbeidsvilkår, etikk og samfunnsansvar. Det er ikke henvist til denne rutinen i foretakets anskaffelsesrutine (nevnt over).

Oslo Havn gjennomførte våren 2024 en risikovurdering av anskaffelsesområdet. Mangelfull kontraktsoppfølging ble vurdert til stor sannsynlighet og med høy risiko. For å redusere denne risikoen skulle det utarbeides og implementeres en ny kontraktsoppfølgingsrutine innen 30. april 2024. Ifølge seksjonslederen pågikk det revisjon av kontraktsoppfølgingsrutinen per februar 2025. Seksjonslederen oppgir at den reviderte rutinen vil ha større fokus på fakturakontroll og Oslomodellen enn den gjeldende rutinen fra 2019.

Ifølge seksjonslederen er det ledelsen i seksjonen som har meldt behovet for anskaffelsen, eller som har eierskapet til den enkelte avtalen, som har ansvaret for kontraktsoppfølgingen, og som skal utpeke kontraktsforvalteren. Videre oppgir seksjonslederen at det alltid skal gjennomføres et avslutningsmøte etter at kontrakten er signert, hvor innkjøper skal fylle ut rutinen for kontraktsoppfølging som gjennomgås på møtet. Ifølge seksjonslederen skal innkjøperen og kontraktsforvalteren alltid delta på møtet.

³ Terskelverdi for utlysning av anskaffelser av varer og tjenester i EØS etter forsyningsforskriften.

5.2.2 Miljøkrav til transport i utvalgte anskaffelser

Rammeavtale renovasjonstjenester

Anskaffelsens formål er å dekke Oslo Havns behov for henting, transport og behandling av avfall fra havnas områder samt fra maritim virksomhet som cruise. Avtalen ble signert i oktober 2024 og har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på to år. Avtalens totale verdi er estimert til 15 millioner kroner. To leverandører leverte tilbud. Avtalen er inngått med én leverandør. Det fremgår av den signerte kontrakten at Oslo Havn har godkjent ti underleverandører som skal benyttes i utførelsen av kontrakten.

Det står i kontraktstrategien at det skal settes klima- og miljøkrav til transport. Ifølge foretaket skal kravet settes i henhold til kommunens standard klima- og miljøkrav til transport. Konkurransesgrunnlaget inneholder informasjon om at alle leveranser og oppdrag for Oslo kommune som omfatter transport etter 1. januar 2025, skal foretas med nullutslippsteknologi eller biogassteknologi med euroklasse 6. I konkurransesgrunnlaget var det oppgitt tre tildelingskriterier: «pris», «oppdragsforståelse» og «innovasjon». «Pris» var vektet 60 prosent, mens «oppdragsforståelse» og «innovasjon» var vektet 20 prosent hver. Oppfyllelsen av de siste to kriteriene skulle dokumenteres gjennom tilbyders egne beskrivelser av henholdsvis oppdragsløsning og tilrettelegging for innovasjon. Under sistnevnte var miljø nevnt som ett av flere eksempler.

Den signerte kontrakten inneholder en formulering om at det er stilt krav til fossilfri transport i avtalen, uten at dette er utdypet nærmere. Vinneren av konkurransen, som også var leverandør på den forutgående avtalen, la ved en liste over kjøretøy som skal brukes i kontrakten, i sin løsningsbeskrivelse av oppdraget. Listen inneholder 14 ulike kjøretøy, hvorav syv er elektriske og syv er biogassdrevet.

Markedsanalysen i kontraktstrategien er oppgitt å være basert på erfaringer fra den forutgående anskaffelsen av renovasjonstjenester i 2019 i tillegg til foretakets generelle kunnskap om det aktuelle leverandørmarkedet. Ut fra analysen besto markedet av fire aktører, og foretaket forventet tilbud fra disse. Det fremgår ikke av kontraktstrategien om markedsundersøkelsen omfattet krav til transport.

Rammeavtale for gjerder, porter og bommer

Formålet med anskaffelsen var å inngå kontrakt med leverandør som på kort varsel kan reparere gjerder, bommer og porter. Dette gjelder spesielt gjerdet rundt ISPS⁴-området i havnen. Kontrakten ble signert i mars 2022 og har en varighet på to år med opsjon om forlengelse på tre år. I anskaffelsesprotokollen er estimert verdi 400 000 kroner i året med et maksimalt forbruk på 4,1 millioner kroner. I kontraktstrategien var den årlige kostanden estimert til 800 000 kroner. Oslo Havn mottok to tilbud.

Kontraktstrategien beskriver at anskaffelsen innebærer transport av materialer og personell gjennom hele avtalens levetid. Videre beskriver den at miljøvennlig transport skal evalueres

⁴ International Ship and Port Facility Security

som del av tildelingen, hvor nullutslipp er førstevalg, etterfulgt av biogass og bærekraftig biodrivstoff uten palmeolje.

Oslo Havn gjennomførte ikke en markedsundersøkelse i forbindelse med anskaffelsen. Ifølge kontraktstrategien er det få leverandører i markedet og ikke nødvendig å gjennomføre en markedsundersøkelse på et område hvor det tidligere har vært en rammeavtale. Det fremkom videre at foretaket kun mottok ett tilbud i forrige konkurranse. Foretaket vurderte at det i samarbeid med innleid konsulent hadde tilstrekkelig kunnskap om markedet.

Foretaket benyttet tildelingskriteriene «pris», «kvalitet» og «miljø» i anskaffelsen. «Pris» ble vektet 60 prosent, mens «kvalitet», herunder responstid, og «miljø», herunder transport, ble vektet 20 prosent hver. Begrunnelsen for vektingen av kriteriene er ikke dokumentert i anskaffelsesdokumentene. Dokumentasjonskravet for «miljø» var en liste over kjøretøy, hvorav den ene leverandøren oppga fossile kjøretøy og den andre oppga nullutslippskjøretøy. Sistnevnte leverandør vant konkurransen da leverandøren hadde best uttelling på samtlige tildelingskriterier. Varsel om innstramming av Oslo kommunes krav til transport fra 1. januar 2025 er inkludert i den signerte kontrakten.

Perimetersikring Sydhavna – adgangskontroll, kameraovervåkning og deteksjonssystemer

Formålet med anskaffelsen er å etablere en hensiktsmessig perimetersikring av Sydhavna. Anskaffelsen omfatter blant annet utskifting av låsesystemer, installasjon av kameraer og oppgradering, utvidelse og drift av digitale sikringssystemer. Kontrakten ble signert i mai 2022 og har en totalverdi på 13 millioner kroner, i tillegg til løpende servicekostnader og funksjonsutvidelser. Ifølge anskaffelsesprotokollen har kontrakten en varighet på tre år med automatisk forlengelse for ett år av gangen til avtalen sies opp. Oslo Havn mottok fem tilbud.

Kontraktstrategien angir at transport kun er nødvendig i perioden hvor komponenter skal leveres og testes, og at det ikke er behov for regelmessig transport. Ifølge Oslo Havn skulle komponentene leveres som en større engangsløseleveranse, og transport ville derfor forekomme sjeldnere enn én gang i uken.

Markedsundersøkelsen omfattet ikke krav til transport. Oslo Havn oppgir at markedsundersøkelsens formål var å få klarhet i hvilke produkter markedet kunne levere.

Konkurransedokumentene og den inngåtte kontrakten inneholder ikke klima- og miljøkrav til transport.

Service og vedlikehold av jernbanespor og veisikringsanlegg

Formålet med anskaffelsen var å oppfylle Oslo Havns behov for å etterleve kravene i *forskrift om krav til private sidespor og godsbane*, deriblant kravene til sikkerhetsstyringssystem, kontroll og vedlikehold. Avtalen ble signert i januar 2021 og hadde en totalverdi på seks millioner kroner. Oslo Havn mottok tre tilbud.

Det fremkommer ikke av kontraktstrategien om krav til transport var del av markedsundersøkelsen. Analysen ble gjennomført med utgangspunkt i foretakets tidligere erfaringer med aktører i markedet.

Oslo Havn benyttet tildelingskriteriene «oppdragsforståelse», «pris», «kvalitet» og «miljø» i konkurransegrunnlaget. De tre førstnevnte var vektet 30 prosent, mens «miljø» var vektet 10 prosent. Tildelingskriteriet «miljø» besto av to deler, herunder at leverandøren hadde et velfungerende miljøledelsessystem og benyttet miljøvennlig transport. Det var presisert at nullutslipp skulle være førstevalget, deretter biogass og til slutt bærekraftig biodrivstoff uten palmeolje. Kontraktstrategien inneholdt ikke en begrunnelse for hvorfor klima- og miljøkrav til transport ble stilt som tildelingskriterier. Begrunnelsen for at «miljø» ble vektet 10 prosent, var at kontrakten ville bli best mulig om de andre kriteriene var vektet likt. Oslo Havn oppgir at tildelingskriteriet «miljø» ble stilt med utgangspunkt i kommunens standard klima- og miljøkrav til transport.

Leverandørene skulle dokumentere transportkravet gjennom en oversikt over kjøretøy som skulle brukes på kontrakten. Leverandøren som vant konkurransen, leverte en liste over kjøretøy som inneholdt to dieseltraktorer og en jernbanegraver som gikk på biodiesel. Miljøvennlige kjøretøy er ikke omtalt i oppsummeringen av tilbudsevalueringen i anskaffelsesprotokollen.

Varsel om innstramming av Oslo kommunes krav til transport fra 1. januar 2025 var inkludert i anskaffelsens konkurransegrunnlag. Den signerte kontrakten inneholder imidlertid kontraktskravene fra *Standard klima- og miljøkrav til Oslo kommunes bygge- og anleggsplasser* (byrådssak 1091/19). Disse sier blant annet at alle maskiner skal være utslippsfrie, og at kjøretøy som transporterer masser og avfall, skal ha euroklasse 6 og benytte fossilfritt drivstoff. Oslo kommunes standardkrav til transport er ikke omtalt i kontrakten.

5.2.3 Oppfølging av avtalte miljøkrav til transport

Vintervedlikehold

Avtalen ble signert i oktober 2023 med en varighet på tre år og med opsjon om forlengelse på to år. Avtalen dekker blant annet snørydding, salting og strøing i havneområdene. Avtalens totale verdi er estimert til 13 millioner kroner, men det understrekes i kontraktstrategien at årlig forbruk vil variere.

Ifølge kontraktstrategien skal de grunnleggende kravene til kontraktsoppfølging ivaretas gjennom foretakets rutine for kontraktsoppfølging. Oslo Havn kan ikke fremlegge en utfylt rutine for oppfølging av kontrakten. Foretaket forklarer at utfylt rutine skulle vært lagt i den digitale saksmappen, og kjenner ikke til hvorfor den mangler.

Kontraktstrategien inneholder informasjon om hvem som skal følge opp kontrakten. Kontraktstrategien nevner også at det er et krav i økonomireglementet at det gjøres periodiske risikovurderinger, og at det derfor skal gjennomføres risikovurdering av kontrakten etter kontraktsinngåelse. Risikovurderingene er ikke gjennomført.

Foretaket oppgir at det ikke har dokumentasjon på at det er gjennomført noen kontroller av denne kontrakten, heller ikke dokumentasjon på oppfyllelsen av de avtalte kravene til transport.

Rammeavtale renovasjonstjenester

Se øvrig informasjon om anskaffelsen i delkapittel 5.2.2.

I kontraktstrategien for anskaffelsen står det at avtalen vil bli implementert etter etablerte rutiner for Oslo Havn, og at det er viktig at leverandøren gjøres godt kjent med Oslo Havns løsninger. Videre fremgår det at anskaffelsen skulle overleveres fra innkjøp til kontraktsforvalter i henhold til rutinene i Oslo Havn, og at en navngitt person skulle ha ansvaret for å følge opp kontrakten.

Den utfylte rutinen for kontraktsoppfølging spesifiserer blant annet ansvar og oppgaver knyttet til kontraktsoppfølgingen. At leverandøren benytter avtalte kjøretøy, er ført opp som et punkt som skal følges opp, under *Oppfølging av kvalitetsindikatorer*. Det fremgår ikke av den utfylte rutinen hvem som har ansvaret for oppfølgingen av de avtalte kvalitetsindikatorene.

Oslo Havn oppgir at det gjennomføres løpende kontroller av transportkravene ved at kontraktsforvalteren er til stede på områdene hvor leverandøren arbeider, for å se om det benyttes biler som ikke har nullutslippsteknologi. Kontrollene dokumenteres ikke. Foretaket oppgir at eventuelle avvik tas opp med leverandøren umiddelbart.

I den utfylte rutinen står det at oppfølgingsmøter med leverandøren skal berammes etter behov. Kontraktsforvalteren skal koordinere slike møter. Ifølge foretaket har det ikke vært behov for kontraktsoppfølgingsmøter.

Rammeavtale for gjerder, porter og bommer

Se øvrig informasjon om anskaffelsen i delkapittel 5.2.2.

Kontraktstrategien viser til at det kunne være aktuelt med et oppstartsmøte for å implementere kontrakten, men at det kun var behov for generell informasjon da kontrakten erstattet en tidligere rammeavtale. Foretaket har ikke dokumentasjon på at det ble gjennomført et oppstartsmøte. Risikovurderingen i kontraktstrategien inneholder risiko for manglende overholdelse av avtalte priser som eneste risiko ved avtalen.

Den utfylte rutinen for kontraktsoppfølging spesifiserer blant annet hvem som var innkjøper, hvem som er behovseier og kontraktsforvalter, og hvem som er budsjettansvarlig. Rollene som behovseier og kontraktsforvalter dekkes av én person, ifølge den utfylte rutinen. Den utfylte rutinen synliggjør at behovseieren har ansvaret for mottakskontroll av tjenestene og fakturakontroll, mens kontraktsforvalteren og behovseieren skal ha den daglige oppfølgingen av leverandøren, inkludert oppfølging av eventuelle avvik. At leverandøren benytter avtalte kjøretøy, er ført opp som kontrollpunkt under *Oppfølging av kvalitetsindikatorer*. Det fremgår ikke av den utfylte rutinen hvem som har ansvaret for oppfølgingen av de avtalte kvalitetsindikatorene.

Ifølge foretaket vil eventuelle avvik fra transportkravene bli fulgt opp med bemerkning til leverandøren på stedet når varene leveres. Dette ble ikke dokumentert.

5.3 Kommunerevisjonens vurderinger

5.3.1 Klima- og miljøkrav i anskaffelser

Oslo Havn har rutiner for gjennomføring av anskaffelser som legger til rette for at foretaket kan stille klima- og miljøkrav til transport av varer og tjenester. Foretaket har benyttet tildelingskriterier på miljø, herunder transport, i to av fire anskaffelser.

Det er en mangel at kommunens standard klima- og miljøkrav til transport ikke ble stilt i anskaffelsen av rammeavtale for renovasjonstjenester. Denne anskaffelsen ser ikke ut til å oppfylle § 7-9 i forsyningsforskriften, i og med at klima- og miljøhensyn ikke var vektet minimum 30 prosent i tildelingskriteriene.

Kommunerevisjonen mener det er en svakhet at Oslo Havn ikke vektet tildelingskriteriet «miljø» i tråd med kommunens krav fra byrådssak 1123/19 i to av anskaffelsene hvor miljø var egne kriterier. For én av disse anskaffelsene var ikke valget om å stille klima- og miljøkrav til transport som tildelingskriterier begrunnet i kontraktstrategien.

Kommunerevisjonen registrerer at foretaket i begrenset grad undersøkte om markedet kunne levere med kommunens ønskede drivstoffteknologier i de gjennomgåtte anskaffelsene. Begrenset kjennskap til markedet gir risiko for at det stilles mindre strenge miljøkrav enn det markedet kan levere, og dermed at miljøbelastningen ved innkjøpet kan bli høyere enn nødvendig.

5.3.2 Kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav

Undersøkelsen viser samlet sett flere svakheter ved Oslo Havns praksis for kontraktsoppfølging av klima- og miljøkrav til transport.

Oslo Havn har utarbeidet en rutine for kontraktsoppfølging hvor transportkrav er nevnt som en av flere kvalitetsindikatorer. Rutinen sier imidlertid ikke noe om hvordan eller hvor ofte indikatorene skal følges opp, noe som kan gi risiko for mangler i oppfølgingen. Rutinen for kontraktsoppfølging var ikke utfylt i en av de tre anskaffelsene.

Kommunerevisjonen merker seg at Oslo Havn våren 2024 vurderte at det var høy risiko og stor sannsynlighet for mangelfull kontraktsoppfølging. Det er derfor lite tilfredsstillende at foretaket ikke hadde fått på plass nye rutiner som forutsatt.

Oslo Havn har i begrenset grad fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i de tre anskaffelsene. Det er en svakhet at foretaket ikke kan dokumentere hvordan det har fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i anskaffelsene.

6 Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger

Kommunerevisjonen har undersøkt om virksomheter stiller klima- og miljøkrav til transport i tråd med føringer på området, samt i hvilken grad virksomhetene følger opp leverandørenes etterlevelse av avtalte klima- og miljøkrav til transport. De reviderte virksomhetene er Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn.

6.1 Konklusjoner

Oslo kommune har ambisiøse klimamål som krever omstilling i alle sektorer. Anskaffelser er et viktig virkemiddel for å nå klimamålene. Undersøkelsen viser at rutiner og praksis varierte mellom de undersøkte virksomhetene, både når det gjaldt bruk av klima- og miljøkrav til transport og oppfølgingen av dem.

Det var flere svakheter og mangler ved Sykehjemsetatens bruk av klima- og miljøkrav i de undersøkte anskaffelsene. Det manglet i flere tilfeller anskaffelsesprotokoller eller kontraktstrategier, én kontrakt ble tildelt til en leverandør som ikke syntes å oppfylle minimumskravet om euroklasse 6, og enkelte av leverandørenes tilbudsbesvarelser manglet sentral informasjon eller dokumentasjon om tilbudte kjøretøy.

Bymiljøetaten har ikke stilt kommunens standard klima- og miljøkrav i noen av de undersøkte anskaffelsene etter en vurdering av at transportfrekvensen var lavere enn én gang i uken. Rundskriv 8/2020 åpner for unntak fra standardkravene i slike tilfeller. For to av anskaffelsene var det ikke stilt andre klima- og miljøkrav til transport eller gjort undersøkelser av markedets evne til å levere med ulike drivstoffteknologi. Dette kan samlet sett gi risiko for at etaten stiller mindre omfattende klima- og miljøkrav til transport enn hva det var grunnlag for. Det var videre en svakhet at kontraktsvilkår om skjerpede krav til transport fra og med 2025 ikke var benyttet for én av anskaffelsene.

Det var noen mangler og svakheter i de fire utvalgte anskaffelsene i Oslo Havn. Foretaket vektet ikke tildelingskriteriene som omhandlet klima- og miljøhensyn i tråd med kommunens føringer eller gjeldende føring i forsyningsforskriften. Foretaket har i begrenset grad gjennomført markedsundersøkelser knyttet til kommunens ønskede drivstoffteknologi. Dette kan gi risiko for at det stilles mindre strenge klima- og miljøkrav til transport enn det markedet kan levere.

Bymiljøetaten har rutiner for kontraktsoppfølgingen og gjennomførte skriftlige og/eller stedlige kontroller i de undersøkte anskaffelsene. Det er en svakhet at det i en av etatens kontrakter ble benyttet enkelte kjøretøy som ikke tilfredsstilte avtalens krav om nullutslipp.

Sykehjemsetaten har rutiner for kontraktsoppfølging som kan bidra til en risikobasert oppfølging av kontraktene. Det var imidlertid svakheter ved etatens kontraktsoppfølging. Etaten har ikke dokumentasjon på at kravene er fulgt opp i de undersøkte anskaffelsene, frekvensen på den planlagte oppfølgingen er begrenset, og for en av anskaffelsene var det ikke planlagt kontraktsoppfølging. Videre merker Kommunerevisjonen seg at leverandørenes

dokumentasjon på planlagte kjøretøy manglet sentral informasjon. Dette gir risiko for at etaten har et utilstrekkelig grunnlag for å følge opp at leverandørene benytter avtalte kjøretøy.

Oslo Havn har en rutine for kontraktsoppfølging hvor transportkrav er nevnt som en av flere kvalitetsindikatorer. Rutinen sier imidlertid ikke noe om hvordan eller hvor ofte indikatorene skal følges opp. Rutinen for kontraktsoppfølging var ikke utfylt for én av de tre anskaffelsene. Foretaket har i begrenset grad fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i de tre anskaffelsene. Det er en svakhet at foretaket ikke kan dokumentere hvordan det har fulgt opp de avtalte klima- og miljøkravene til transport i anskaffelsene.

6.2 Anbefalinger

På bakgrunn av rapportens vurderinger og konklusjon har Kommunerevisjonen følgende anbefalinger til reviderte virksomheter:

Kommunerevisjonen anbefaler Sykehjemsetaten å iverksette tiltak for å

- sikre at anskaffelser planlegges, gjennomføres og dokumenteres i tråd med lovkrav og Oslo kommunes føringer
- sikre at avtalte klima- og miljøkrav til transport kontrolleres og dokumenteres på egnet måte

Kommunerevisjonen anbefaler Oslo Havn å iverksette tiltak for å

- sikre at klima- og miljøkrav i anskaffelser tillegges vekt i tråd med forsyningsforskriften og Oslo kommunes føringer
- sikre at avtalte klima- og miljøkrav til transport kontrolleres og dokumenteres på egnet måte

Kommunerevisjonen anbefaler at Bymiljøetaten, Oslo Havn og Sykehjemsetaten vurderer ytterligere tiltak i sine anskaffelser for å bidra til oppnåelse av Oslo kommunes klimamål.

7 Uttalelser til rapporten og Kommunerevisjonens vurderinger av disse

I dette kapittelet presenterer og vurderer Kommunerevisjonen sentrale momenter i uttalelsene fra byråden for miljø og samferdsel, byråden for helse, byråden for kultur og næring, Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn. Styret i Oslo Havn har ikke kommet med en egen uttalelse.

7.1 Byråden for miljø og samferdsel

7.1.1 Byrådets uttalelse

Byråden oppfatter at rapporten er nyttig for ytterligere forbedringer av kommunes anskaffelsesvirksomhet for å nå utslippsmålene i klimastrategien. Byråden skriver at rapporten ansees som et nyttig bidrag til videreutvikling av Bymiljøetatens rutiner, selv om rapporten ikke finner avvik hos etaten.

Byråden viser til at hun i uttalelsen til Kommunerevisjonens rapport 3/2024 *Grønne anskaffelser – klima- og miljøkrav* påpekte metodiske utfordringer som førte til usikkerhet rundt rapportens innhold. Ifølge byråden gjaldt dette blant annet at rapport 3/2024 ikke tok hensyn til unntaksmulighetene i kommunens standardkrav. Byråden stiller spørsmål om denne rapporten, hvor det ikke er påpekt avvik hos Bymiljøetaten, underbygger at rapport 3/2024 ga et mer negativt bilde av klimakrav i anskaffelser enn det var grunnlag for. Byråden mener videre at forholdet mellom funn i de to rapportene burde vært drøftet.

Byråden uttaler at det ikke er avdekket avvik ved Bymiljøetatens arbeid med å implementere klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser. Byråden skriver at etaten i klimabudsjettet rapporterer om andel nye kontrakter hvor kommunens standard klima- og miljøkrav til transport er brukt. I den forbindelse vil det vurderes hvorvidt denne eller andre indikatorer kan videreutvikles.

7.1.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen vil påpeke at rapporten synliggjør enkelte avvik i Bymiljøetatens praksis i delkapittel 3.3.1 og 3.3.2. Avvikene gjelder ett tilfelle hvor et kontraktsvilkår manglet og at det i en anskaffelse var benyttet kjøretøy som ikke tilfredsstilte avtalens krav om nullutslipp.

Kommunerevisjonen vil understreke at rapport 3/2024 vurderte Oslo kommunes samlede praksis for å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser. Undersøkelsen omfattet nesten alle kommunens virksomheter og 717 anskaffelser. Den enkelte virksomhets etterlevelse av aktuelle føringer ble ikke vurdert. Virksomhetenes praksis eller begrunnelse i den enkelte anskaffelse for å ta i bruk unntaksbestemmelser i kommunens standard klima- og miljøkrav var heller ikke inkludert i undersøkelsen. Dette var premisser som framgikk tydelig av rapport 3/2024. Forskjellene i problemstillinger og undersøkelsesopplegg gir i begrenset grad grunnlag for å sammenligne funn på tvers av de to rapportene. Denne undersøkelsen viser imidlertid at det kan være risiko for at Bymiljøetaten stiller færre klima- og miljøkrav til transport enn føringene gir grunnlag for jf. vurdering i kapittel 3.3.1. Rapporten viser for øvrig også at det var avvik hos de to andre reviderte virksomhetene.

Kommunerevisjonen har ellers ingen kommentarer til byrådets uttalelse.

7.2 Byråden for helse

7.2.1 Byrådets uttalelse

Byråden mener rapportens konklusjoner fremstår treffende og mener det er nyttige tilbakemeldinger som vil kunne bidra til kompetanseheving i Sykehjemsetaten. Byråden uttaler videre at det er naturlig at Kommunerevisjonen kommenterer feil i anskaffelsesprosessen og kontraktsoppfølgingen, selv om dette ikke var i revisjonsspørsmålene.

Byråden skriver at rapporten vil bli fulgt opp i styringsdialogen med Sykehjemsetaten.

7.2.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonens vurderinger er gjort opp mot undersøkelsens revisjonskriterier. Kommunerevisjonen har for øvrig ingen kommentar til byrådets uttalelse.

7.3 Byråden for kultur og næring

7.3.1 Byrådets uttalelse

Byråden vurderer rapporten som nyttig for ytterligere forbedringer av kommunens anskaffelsesvirksomhet som redskap for å nå klimamålene.

Byråden uttaler at rapporten peker på forbedringsmuligheter med hensyn til hvordan miljøkrav skal vektlegges i anskaffelser og hvordan disse følges opp i kontraktene. Byråden legger til grunn at Oslo Havn følger opp rapportens anbefalinger og hun vil følge opp dette i styringsdialogen med foretaket.

7.3.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen har ingen kommentar til byrådets uttalelse.

7.4 Bymiljøetaten

7.4.1 Etatens uttalelse

Bymiljøetaten mener rapporten er et viktig grunnlag for å vurdere måten arbeid utføres på i virksomheten. Etaten mener videre at det ville være fordelaktig dersom rapportene også synliggjorde områder hvor virksomhetene leverer tilstrekkelig godt, da det blir enklere å hente ut læringspunkter fra virksomhetenes praksis. Etaten peker på at det er en skrivefeil i delkapittel 2.3 hvor er vist til byrådssak 1104/25, mens det korrekte er byrådssak 1004/25.

Bymiljøetaten er ikke enig i vurderingen i delkapittel 3.3.1 om at etatens praksis samlet sett kan gi risiko for at etaten stiller færre klima- og miljøkrav til transport enn føringene gir grunnlag for. Etaten skriver at det ikke finnes føringer om å stille klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser der vilkårene for å benytte kommunens standardkrav ikke er oppfylt. Bymiljøetaten mener derfor den etterlever føringene som handler om å stille klima- og miljøkrav til transport. Etaten mener videre at rapporten burde inkludere omtale av punktet i de reviderte standardkravene som sier at det for enkelte kontrakter ikke vil være mulig å stille krav til nullutslipps- eller biogassteknologi, selv med innfasingstid.

Bymiljøetaten registrerer at avvikene som påpekes i rapporten i all hovedsak er knyttet til manglende dokumentasjon, og ikke til manglende etterlevelse av føringene. Etaten mener disse

nyansene i større grad burde vært synliggjort i konklusjonen og sammendraget. Bymiljøetaten mener at anbefalingen går utover revisjonens problemstillinger og revisjonskriterier da den omhandler etterlevelse av Oslo kommunes klimamål generelt og ikke kun miljøkrav til transport. Etaten vurderer at kommunens generelle klimamål ikke har vært tema for forvaltningsrevisjonen.

Bymiljøetaten skriver at etatens rutiner har blitt tilpasset de nye føringene i kommunens reviderte standard klima- og miljøkrav til transport. Etaten viser blant annet til at det er lagt inn spørsmål om drivstoffteknologi i etatens mal for kontraktstrategi, herunder også om leverandøren kan levere med nullutslipp eller biogass på hele transportstrekningen og ikke kun «last mile». Etaten viser videre til at det følger av malen at det skal redegjøres kort dersom det ikke er aktuelt å stille klima- og miljøkrav i anskaffelser, og det bør vurderes om det skal stilles krav til transport selv i tilfeller hvor kommunens standardkrav ikke er obligatoriske. Bymiljøetaten mener at disse implementerte endringene er i tråd med Kommunerevisjonens anbefaling.

7.4.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen vil peke på at både delkapittel 3.3.1 og 3.3.2 synliggjør at etatens rutiner og praksis kan legge til rette for en tilfredsstillende etterlevelse av føringene.

Kommunerevisjonen har korrigert feilnummereringen av byrådssaken som etaten påpekte i delkapittel 2.3.

Kommunerevisjonen merker seg at Bymiljøetaten ikke er enig i risikobetraktningen da det kun er kommunens standardkrav som inneholder eksplisitte føringer når det gjelder transport. Det er også andre mer generelle føringer om klimahensyn i anskaffelser i lovverket og i kommunens anskaffelsesstrategi. Disse føringene fremgår av Kommunerevisjonens utledning av revisjonskriterier, jf. rapportens vedlegg 1. Oslo kommunes anskaffelsesstrategi sier blant annet at all planlegging av anskaffelser skal ta utgangspunkt om å bli en utslippsfri by og at kjøretøy som brukes i forbindelse med utførelse av arbeid for Oslo kommune som hovedregel skal ha nullutslippsteknologi. Kommunerevisjonen merker seg i den sammenheng at Bymiljøetaten i sin nye mal for kontraktstrategi har presisert at det bør vurderes om det skal stilles krav til transport selv i tilfeller hvor kommunens standardkrav ikke er obligatoriske.

Kommunerevisjonen vil presisere at omtalen av reviderte standard klima- og miljøkrav til transport er bakgrunnsinformasjon. De reviderte standardvilkårene ble vedtatt 23. januar 2025 og er derfor ikke lagt til grunn for undersøkelsens revisjonskriterier.

Kommunerevisjonen vil bemerke at det i sammendraget er omtalt hvilke av de observerte avvikene som er manglende etterlevelse av føringene og avviket som skyldes manglende dokumentasjon/begrunnelse i kontraktstrategien.

Rapportens anbefaling som omfatter Bymiljøetaten, handler om å vurdere tiltak i anskaffelser som kan bidra til å nå kommunens klimamål. Utgangspunktet for rapportens anbefalinger er vurderinger og konklusjoner i denne undersøkelsen. For å unngå uklarheter om dette, har vi derfor valgt å i presisere dette innledningsvis når vi presenterer anbefalingene.

Bymiljøetaten viser til at den alt har gjennomført enkelte tiltak som er relevante for rapportens anbefalinger. Kommunerevisjonen har ellers ingen kommentarer til etatens uttalelse.

7.5 Sykehjemsetaten

7.5.1 Etatens uttalelse

Sykehjemsetaten skriver at den har tatt rapporten til orientering. Etaten viser til at den har påbegynt et arbeid med revidering av interne rutiner for gjennomføring av anskaffelser.

7.5.2 Kommunerevisjonens vurdering

Sykehjemsetaten melder tiltak som er relevant for rapportens anbefalinger. Kommunerevisjonen har ellers ingen kommentarer til etatens uttalelse.

7.6 Oslo Havn

7.6.1 Foretakets uttalelse

Oslo Havn mener rapporten gir innsikt i hvordan andre virksomheter praktiserer retningslinjer og krav, og viser til at dette gir verdifull læring. Foretaket har ingen kommentarer til rapportens metoder, kilder eller datagrunnlag.

Oslo Havn oppgir at det deler Kommunerevisjonens vurdering av at oppfølgingen av klima- og miljøkrav i foretakets anskaffelser bør styrkes, og mener rapporten gir et godt grunnlag for forbedringstiltak. Foretaket oppgir at det vil styrke sidemannskontrollen for å på et tidlig tidspunkt avdekke bruk av udaterte maler. Videre oppgir foretaket at det har en ambisjon om å styrke kontraktsoppfølgingen gjennom økt bruk av stikkprøvekontroller. Ifølge foretaket er dette arbeidet iverksatt og vil videreutvikles i løpet av 2025.

7.6.2 Kommunerevisjonens vurdering

Oslo Havn melder tiltak som er relevante for rapportens anbefalinger. Kommunerevisjonen har ellers ikke kommentarer til foretakets uttalelse.

Tabelloversikt

Tabell 1 Antall kunngjorte anskaffelser i Oslo kommune	14
Tabell 2 Antall kunngjorte anskaffelser i reviderte virksomheter	14

Figuroversikt

Figur 1 Nyregistrerte varebiler i Oslo 2019–2024	13
Figur 2 Nyregistrerte personbiler i Oslo 2019–2024	14

Referanser

Referanser fra Oslo kommune:

Byrådssak 1104/17 *Oslo kommunes anskaffelsesstrategi*, vedtatt av byrådet 2017.

Byrådssak 1123/19 *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*, vedtatt av byrådet 5. desember 2019.

Byrådssak 1004/25 *Reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*, vedtatt av byrådet 23. januar 2025.

Byrådssak 79/21 *Handlingsplan for bedre luftkvalitet i Oslo 2020–2025*, vedtatt av bystyret 16. juni 2021 (sak 171).

Byrådssak 1037/22 *Instruks for internkontroll i Oslo kommune*, vedtatt av byrådet 7. april 2022.

Byrådssak 1036/22 *Ny instruks for virksomhetsstyring*, vedtatt av byrådet 7. april 2022.

Eksterne referanser:

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

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

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

Siste publikasjoner fra Kommunerevisjonen i Oslo

Kommunerevisjonens rapporter 2025

Rapport 1/2025	Kjøp og oppfølging av hjelpetiltak på barnevernsområdet
Rapport 2/2025	Vedlikehold av skoler
Rapport 3/2025	Regnskapsrevisjonen 2024 – Med vekt på økonomisk internkontroll
Rapport 4/2025	Internkontroll i Kulturetaten
Rapport 5/2025	Klimabudsjett og styringsinformasjon
Rapport 6/2025	Eierskapskontroll: Styre- og ledergodtgjørelser i kommunens aksjeselskaper
Rapport 7/2025	Utvidet oppfølging etter rapport 16/2023 Kvalitet i helsehus
Rapport 8/2025	Forebygging av kriminalitet blant ungdom i Osloskolen

Kommunerevisjonens rapporter 2024

Rapport 1/2024	Vedlikehold og fornyelse av vann- og avløpsnett
Rapport 2/2024	Eierskapskontroll av Oslobolig AS
Rapport 3/2024	Grønne anskaffelser – klima- og miljøkrav
Rapport 4/2024	Regnskapsrevisjonen 2023 – Oppsummering av utvalgte undersøkelser
Rapport 5/2024	Økonomisk stønad til store barnefamilier
Rapport 6/2024	Spesialpedagogisk hjelp til barn under opplæringspliktig alder Bydel Grorud og Bydel Ullern
Rapport 7/2024	Overordnet styring og koordinering av overvannshåndtering
Rapport 8/2024	Næringsetatens kontroll av skjenkesteder
Rapport 9/2024	Kontraktsoppfølging helse og omsorg
Rapport 10/2024	Grønn material- og energibruk i nybygg
Rapport 11/2024	Teknisk informasjonssikkerhet i Elvia AS
Rapport 12/2024	Ytringskultur i Oslo kommune
Rapport 13/2024	Byråders habilitet
Rapport 14/2024	Kontraktsoppfølging i Fornebubanen
Rapport 15/2024	Eierskapskontrollen av Nasjonalt kommunesamarbeid for 110-sentralene IKS
Rapport 16/2024	Arbeidsintegrering av flyktninger
Rapport 17/2024	Kjøp og spredning av kommunale boliger

Vedlegg 1 Revisjonskriterier

Revisjonskriterier er målestokken som Kommunerevisjonen legger til grunn for sine vurderinger. Revisjonskriteriene blir utledet fra autoritative kilder, i tråd med *Standard for forvaltningsrevisjon* (RSK 001). I denne undersøkelsen er revisjonskriteriene i hovedsak utledet fra lov, forskrifter og kommunale vedtak.

Problemstillingene for undersøkelsen er som følger:

- Stiller virksomheter miljøkrav til transport ved anskaffelser i tråd med føringer på området?
- I hvilken grad følger virksomheter opp leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport?

Nedenfor presenterer vi revisjonskriteriene og utledningen av disse til hver problemstilling.

Kriteriet til første problemstilling

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

Utleddning av kriteriet

Lov om offentlige anskaffelser

§ 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 [...]

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. [...]

Forskrift om offentlige anskaffelser

§ 7-9 Klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser. Fra og med 1. januar 2024

(1) Krav og kriterier etter denne bestemmelsen skal ha som mål å redusere anskaffelsens samlede klimaavtrykk eller miljøbelastning.

(2) Oppdragsgiver skal vekte klima- og miljøhensyn med minimum tretti prosent.

(3) Der oppdragsgiver angir tildelingskriteriene i prioritert rekkefølge, bør klima- og miljøhensyn være blant de tre høyest prioritert.

(4) Tildelingskriteriene etter andre og tredje ledd kan erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen, dersom det er klart at dette gir en bedre klima- og miljøeffekt og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene [...]

[...]

§ 7-9 Minimering av miljøbelastning. Til og med 31. desember 2023.

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 vektes minimum 30 prosent.

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.

[...]

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.

Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene**Del I. Almennelige 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 Klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser. Fra og med 1. januar 2024.

(1) Krav og kriterier etter denne bestemmelsen skal ha som mål å redusere anskaffelsens samlede klimaavtrykk eller miljøbelastning

(2) Oppdragsgiver skal vekte klima- og miljøhensyn med minimum tretti prosent.

(3) Der oppdragsgiver angir tildelingskriteriene i prioritert rekkefølge, bør klima- og miljøhensyn være blant de tre høyest prioritert.

(4) Tildelingskriteriene etter andre og tredje ledd kan erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen, dersom det er klart at dette gir en bedre klima- og miljøeffekt og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene [...]

[...]

§ 7-9 Minimering av miljøbelastning. Til og med 31. desember 2023.

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.

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.

[...]

Byrådssak 1104/17 Oslo kommunes anskaffelsesstrategi

Hovedmålet i strategien er at Oslo kommune skal gjennomføre formålstjenlige og kostnadseffektive anskaffelsesprosesser som gir gode og samfunnsansvarlige løsninger både på kortere og lengre sikt.

Andre delmål er at Oslo kommunes anskaffelser skal gjøre Oslo til en grønnere by. Tre av de strategiske føringene for å nå delmålet er særlig relevante for klima- og miljøkrav til transport:

- Kommunen skal i all planlegging av anskaffelser ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by.
- 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.

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

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 vektet minimum 30 % av de samlede tildelingskriteriene i konkurransegrunnlaget.

4. Der virksomhetene må benytte tildelingskriteriet «Transport», jf. vedtakspunkt l bokstav c og ev. d, skal «Transport» vektet 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 500000 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.

[...]

Standard kontraktsvilkår i punkt 1e. er utdypet og konkretisert i veiledningsdokumentene på Oslo kommunes intranett: (A) *Veiledning og standardkrav til transport (elsykkel)*, (B) *Veiledning og standardkrav til transport og (C) Veiledning og standardkrav til transporttjenester, driftskontrakter*. Ved enkeltanskaffelser og anskaffelser med varighet kortere enn 6 måneder er det utarbeidet forenklede lister over kjøretøy. Det er presisert på Oslo kommunes intranett at det i slike anskaffelser skal benyttes tilsvarende krav som for variantene A, B eller C.

Rundskriv 8/2020 Innføring av nye standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser

[...]

Krav til transport skal stilles i alle vare- og tjenesteanskaffelser hvor leverandøren må bruke kjøretøy minst én gang i uken for gjennomføring av kontrakten.

Det er frivillig å ta i bruk kravene dersom årlig kontraktsverdi er under kr 500 000 ekskl. mva.

Dersom det foreligger særlig gode grunner til det kan det gjøres unntak fra kravene. Disse skal i så fall begrunnes i kontraktsstrategien.

[...]

Lov om kommuner og fylkeskommuner § 25-1

Kommuner og fylkeskommuner skal ha internkontroll med administrasjonens virksomhet for å sikre at lover og forskrifter følges. Kommunedirektøren i kommunen og fylkeskommunen er ansvarlig for internkontrollen.

Internkontrollen skal være systematisk og tilpasses virksomhetens størrelse, egenart, aktiviteter og risikoforhold.

Ved internkontroll etter denne paragrafen skal kommunedirektøren

- a. utarbeide en beskrivelse av virksomhetens hovedoppgaver, mål og organisering
- b. ha nødvendige rutiner og prosedyrer
- c. avdekke og følge opp avvik og risiko for avvik
- d. dokumentere internkontrollen i den formen og det omfanget som er nødvendig
- e. evaluere og ved behov forbedre skriftlige prosedyrer og andre tiltak for internkontroll

Byrådssak 1036/22 Ny instruks for virksomhetsstyring

Punkt 3.2.3:

Byrådsavdelingene og virksomhetene skal ha rutiner som sikrer at byråds- og bystyrevedtak, inklusive flertallsmerknader og verbalvedtak, systematisk fanges opp og følges opp.

Punkt 3.2.4:

Den enkelte virksomhetsleder skal holde seg orientert om aktuelle politiske vedtak og holde byrådsavdelingen orientert om forhold av betydning for tjenesteproduksjon, ivaretagelse av lover og regelverk og en samordnet og effektiv gjennomføring av politiske vedtak.

Punkt 3.5.1:

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

Punkt 3.5.4:

Virksomhetsleder skal sørge for at virksomheten har oppdaterte, risikotilpassede rutiner for internkontroll på anskaffelsesområdet.

Punkt 3.5.7:

Virksomhetsleder må sørge for at det gjennomføres risikovurderinger av leverandører og leveranser i alle faser av anskaffelsesprosesser. Risikovurderingene må tilpasses anskaffelsens betydning og omfang. [...]

Kriteriet til andre problemstilling

- Virksomhetene skal følge opp at leverandørene overholder avtalte klima- og miljøkrav til transport.

Utleddning av kriteriet

Lov om offentlige anskaffelser

§ 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 [...]

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. [...]

Prop. 51 L Lov om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven)

Merknadene til § 5 om miljø, menneskerettigheter og andre samfunnshensyn presiserer at bestemmelsen stiller overordnede krav til oppdragsgivers samlede anskaffelsespraksis. Dette innebærer blant annet å vurdere hvilke anskaffelser som utgjør en vesentlig miljøbelastning, og utforme rutiner for hvordan disse anskaffelsene skal følges opp. Departementet skriver videre at det kan foreligge brudd på § 5 dersom overordnet strategi eller rutiner ikke gjenspeiles i de konkrete anskaffelsene.

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

1. Innledning

[...]

Det er svært viktig å sikre at kommunens leverandører faktisk leverer løsninger de har tilbudt i konkurranse og etterlever krav de har forpliktet seg til gjennom kontrakten. Oslo kommune skal følge opp leverandører og kreve dokumentasjon for at kjøretøy og drivstofftyper som leverandørene har tilbudt, faktisk blir benyttet. Oppfølgingen skal ta utgangspunkt i kontraktsvilkårene som er presentert i denne saken. [...]

Byrådssak 1036/22 Ny instruks for virksomhetsstyring

Punkt 3.5.4:

Virksomhetsleder skal sørge for at virksomheten har oppdaterte, risikotilpassede rutiner for internkontroll på anskaffelsesområdet.

Punkt 3.5.8:

Virksomhetene skal på grunnlag av risikovurdering av inngåtte kontrakter sette inn tiltak som sikrer effektiv kontraktsoppfølging

Punkt 3.5.9:

Virksomhetsleder skal sikre at det på bakgrunn av risikobaserte vurderinger gjennomføres jevnlige kontroller av leverandørenes kontraktsansvar [...]

Instruks for Oslo kommunes anskaffelser

Punkt 9.2:

Virksomhetene skal utarbeide rutiner for bruk av sanksjoner som skal følges ved mangelfull kontraktsoppfyllelse fra leverandøren.

Byrådssak 1037/22 Instruks for internkontroll i Oslo Kommune

Punkt 4.3 om tiltak og kontrollaktiviteter

[...] Kontrollaktiviteter kan være forebyggende for å forhindre at feil inntreffer eller avdekkende for å sikre at feil som har inntruffet kan korrigeres eller konsekvenser av feil reduseres. Tiltak og kontrollaktivitetene skal være dokumenterte og etterprøvbare [...]

Vedlegg 2 Metode

Generelt om forvaltningsrevisjon

De sentrale delene av en forvaltningsrevisjon er beskrevet i *Standard for forvaltningsrevisjon* fra NKRF (RSK 001). 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 hvorvidt 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 frem til Kommunerevisjonens konklusjoner og eventuelle anbefalinger.

Beskrivelse av prosjektgjennomføring

De reviderte enhetene i denne undersøkelsen er Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn. Brev om oppstart av forvaltningsrevisjonen ble sendt til Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten, Oslo Havn, byråden for miljø og samferdsel, byråden for kultur og næring og byråden for helse 1. november 2024. Oppstartsmøte med Bymiljøetaten og Sykehjemsetaten ble gjennomført 12. november 2024. Det ble gjennomført et oppstartsmøte med ovennevnte byrådsavdelinger og et eget oppstartsmøte med Oslo Havn 13. november 2024.

Kommunerevisjonen sendte utkast til revisjonskriterier til de reviderte enhetene og byrådsavdelingene 18. november 2024. Kommunerevisjonen mottok ingen merknader som medførte endringer i kriteriene. Kommunerevisjonen fikk også skriftlige innspill til revisjonskriteriene fra Utviklings- og kompetanseetaten. Faktabeskrivelsen ble sendt til verifisering til de reviderte enhetene 24. mars 2025. Vi mottok tilbakemelding på faktabeskrivelsen 31. mars. Kommunerevisjonens foreløpige vurderinger, konklusjoner og anbefalinger ble presentert for Bymiljøetaten og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Oslo Havn og Byrådsavdeling for kultur og næring 25. april. Tilsvarende presentasjon ble holdt for Sykehjemsetaten og Byrådsavdeling for helse 28. april. Rapporten ble sendt til uttalelse til de reviderte og til de ansvarlige byrådene 29. april 2025. Rapporten ble også sendt til Oslo Havns styre med mulighet for uttalelse.

Metode for datainnhenting

Undersøkelsen er basert på informasjon innhentet i dokumentgjennomganger, intervjuer og kunngjøringer av anskaffelsene på Doffin. Datainnsamlingen ble i hovedsak gjennomført i perioden november 2024 til mars 2025. Undersøkelsesperioden var i hovedsak fra 2020 til og med 31. desember 2024.

Utvalg av enheter og anskaffelser

Vi valgte ut tre virksomheter for å besvare problemstillingene: Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn. Virksomhetene ble valgt ut med utgangspunkt i antallet kunngjorte konkurranser i 2023 og 2024, omfanget av klima- og miljøkrav til transport i konkurransene og revisjonsbelastning. Vi ønsket også at de utvalgte virksomhetene skulle representere ulike sektorer i kommunen for å belyse klima- og miljøkrav til transport i ulike

typer anskaffelser. I tillegg var det ønskelig å ha minst én stor innkjøper og to mindre innkjøpere for å belyse et bredere spekter av kommunale innkjøpere.

For å velge ut anskaffelser (caser) for å besvare første problemstilling gjennomgikk vi kunngjorte konkurranser i Doffin for 2023 og 2024 for de tre virksomhetene. Det betyr at vi trakk et utvalg basert på kunngjøringspliktige anskaffelser (det vil si anskaffelser med en anslått verdi på over 1,3 millioner kroner). Kommunens standard klima- og miljøkrav til transport skal vurderes i alle anskaffelser over 500 000 kroner, og det betyr at vår utvelgelsesstrategi medfører at det er enkelte relevante anskaffelser som er ekskludert fra utvalget. Vi valgte likevel å trekke utvalg basert på kunngjøringer i Doffin da dette krever færre forundersøkelser mot virksomhetene, og fordi vi antok at kontraktsoppfølgingen ville være mer omfattende i større anskaffelser. Vi valgte ut anskaffelser hvor det ikke tydelige fremgikk i Doffin om det var stilt klima- og miljøkrav, samt anskaffelser hvor det var stilt klima- og miljøkrav uten at krav til transport var nevnt i kunngjøringen.

Vi ønsket å undersøke nylige anskaffelser i den grad det var mulig, da transportmarkedet har utviklet seg betydelig fra 2020 og til i dag. Gjennomgangen besto av å lese de offentlig tilgjengelige konkurransedokumentene for å vurdere hvorvidt transport var en nødvendig del av ytelsen, og i hvilken grad virksomhetene hadde stilt klima- og miljøkrav til transporten. Dette resulterte i at vi valgte ut tre anskaffelser for Bymiljøetaten, fire for Sykehjemsetaten og fire for Oslo Havn. Én av anskaffelsene i utvalget ble gjennomført høsten i 2020. Vi vurderte imidlertid at denne likevel var relevant, da den kunne bidra til å belyse grensene mellom kommunens standardkrav til utslippsfrie bygge- og anleggsplasser og kommunens standard klima- og miljøkrav til transport samt belyse bruk av tildelingskriterier på miljø.

Til den andre problemstillingen valgte vi ut anskaffelser hvor det var stilt klima- og miljøkrav til transport. Vi gjennomgikk kunngjorte konkurranser i Doffin i perioden fra 2020 til 2024 da vi ønsket å kunne undersøke kontraktsoppfølgingen over tid der det var mulig. Vi valgte ut fire anskaffelser for Bymiljøetaten, fire for Sykehjemsetaten og tre for Oslo Havn.

Enkelte av de undersøkte anskaffelsene for Sykehjemsetaten og Oslo Havn ble brukt som caser til begge problemstillingene. Bakgrunnen for dette var at disse virksomhetene hadde relativt få anskaffelser hvor det var stilt klima- og miljøkrav til transport.

Dokumentasjon

Vi har innhentet dokumentasjon fra Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn. Dokumentene er hentet inn for å belyse rutiner og praksis knyttet til virksomhetenes bruk og oppfølging av klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser. Vi har blant annet hentet inn

- skriftlige rutiner
- maler
- anskaffelsesdokumenter
- kontrakter

I tillegg hentet vi inn informasjon fra innkjøpere og kontraktsforvaltere som hadde ansvar for anskaffelser og kontrakter i vårt utvalg. Dette ble innhentet via skriftlige spørsmål for å kunne belyse udokumenterte vurderinger i de enkelte anskaffelsene. Dokumentene er analysert manuelt og sammenlignet med utsagn fra intervjuer. Vi gikk gjennom store deler av

dokumentasjonen i forkant av intervjuene, slik at dokumentene kunne danne grunnlag for intervjuguidene, og for å kunne analysere dokumentasjonen i riktig kontekst.

Intervjuer

Vi gjennomførte tre intervjuer: ett med en seksjonsleder i Oslo Havn, ett med to innkjøpere i Sykehjemsetaten og ett med en jurist i Bymiljøetaten. Juristen hadde ved oppstart av undersøkelsen vært fungerende seksjonsleder. Formålet med intervjuene var å få utdypende informasjon om praksis og vurderinger som var beskrevet i rutinene og anskaffelsesdokumentene.

Intervjuene var semi-strukturerte, det vil si at vi hadde forberedt spørsmål på forhånd og stilte oppfølgingsspørsmål underveis. Intervjuene varte omtrent én time. Det ble skrevet referater i løpet av intervjuene som ble sendt til skriftlig verifisering i etterkant. Samtlige referater ble verifisert av de intervjuede.

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.

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 bl.a. styrt av at Kommunerevisjonen har ti års lagringsplikt for dokumentasjon av revisjonene.

For ytterligere informasjon om Kommunerevisjonens ansvar for og behandling av personopplysninger, se vår [personvernerklæring](#).

Gyldighet og pålitelighet

For å kvalitetssikre datagrunnlaget 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 eller undersøke. Pålitelighet refererer til hvor nøyaktig innsamlingen av data har vært, og i hvilken grad innsamlingen har vært fri for systematiske skjevheter.

Undersøkelsen bygger i stor grad på anskaffelsesdokumenter, skriftlige rutiner og svar på skriftlige spørsmål. For å bidra til økt validitet og pålitelighet har vi så langt det har latt seg gjøre, hatt flere kilder til informasjonen vi har brukt som grunnlag for våre vurderinger. I tilfeller der informasjonen vi presenterer, i hovedsak bygger på én kilde, er dette poengtert i rapporten – for eksempel i tilfellene der vi viser til enkelte informantutsagn eller dokumenter. Informasjon som er benyttet som revisjonsbevis og innhentet i intervjuer, er verifisert av dem

som ble intervjuet. Relevante deler av faktabeskrivelsene er skriftlig verifisert av Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo Havn.

Rapporten har vært underlagt intern kvalitetssikring i Kommunerevisjonen. Kvalitetssikringen er gjennomført av andre personer enn de som har samlet inn og analysert dataene. Samlet sett mener vi at faktabeskrivelsen gir et tilfredsstillende grunnlag for vurderingene, konklusjonene og anbefalingene våre.

Vedlegg 3 Uttalelse 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.:
24/325 - 75

Vår ref. (saksnr.):
24/5351 - 19

Saksbeh.:
Mathias Bismo, 907 35 504

Dato:
22.05.2025

Uttalelse til rapport: Klima- og miljøkrav til transport

Jeg viser til brev fra Kommunerevisjonen av 29.04.2025 der byråden for miljø og samferdsel bes om skriftlig tilbakemelding på Kommunerevisjonens rapport om klima- og miljøkrav til transport. Undersøkelsen omfatter Bymiljøetaten, Oslo Havn KF og Sykehjemmetaten og er også sendt byråd for helse og byråd for kultur og næring for uttalelse.

Svarfrist er satt til fredag 23. mai 2025.

Rapporten vil etter planen behandles av kontrollutvalget i dets møte 10. juni 2025.

Bakgrunn

I *Klimastrategi for Oslo mot 2030* er et av hovedmålene at Oslos klimagassutslipp skal reduseres med 95 prosent i 2030 sammenlignet med 2009. Oslo kommune har som en av Norges største innkjøpere lagt til grunn at alle kommunens anskaffelser skal ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by. Hovedregelen er at kjøretøy som brukes i utførelse av arbeid for kommunen skal ha nullutslippsteknologi.

Byrådet vedtok i desember 2019 byråds sak 1123/19 *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*. Hensikten med saken er blant annet å sikre at kommunens virksomheter benytter standardiserte krav til klima- og miljøhensyn i anskaffelser.

Kommunerevisjonen undersøkte i 2023/24 i hvilken grad Oslo kommune stilte fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av anskaffelser. Undersøkelsen viste blant annet at klima- og miljøkrav ble benyttet av kommunen i rundt halvparten av anskaffelser av varer og tjenester (samskjøpsavtalene ble holdt utenfor). Kommunerevisjonen stilte derfor spørsmål ved hvorvidt kommunen i stor nok grad benyttet sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forpliktet og omstilte seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Kontrollutvalget pekte i sin behandling av Grønne anskaffelser (3/24) på at de fant det naturlig at Kommunerevisjonen brukte rapporten som grunnlag for å vurdere behov for en dybdeundersøkelse om bruk av klima- og miljøkrav i kommunens anskaffelser.

Rapporten *Klima- og miljøkrav til transport* er dybdeundersøkelsen Kontrollutvalget påpekte kunne være nyttig. Formålet med forvaltningsrevisjonen det bes om uttalelse til er å gi kontrollutvalget og bystyret informasjon om Bymiljøetaten, Sykehjemsetaten og Oslo havn i enkeltanskaffelser stiller klima- og miljøkrav til transport i tråd med krav og føringer, og om virksomhetene følger opp leverandørenes

 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

etterlevelse av avtalte krav, samt bidra til eventuelle forbedringer på området. Problemstillingene for forvaltningsrevisjonen er som følger:

- Stiller virksomheter miljøkrav til transport ved anskaffelser i tråd med føringer på området?
- I hvilken grad følger virksomheter opp leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport?

Kommunerevisjonen har ikke avdekket behov for å iverksette konkrete tiltak for Bymiljøetaten, men anbefaler at etaten, i likhet med øvrige undersøkte virksomheter, vurderer ytterligere tiltak i sine anskaffelser for å bidra til oppnåelse av Oslo kommunes klimamål.

Tilbakemelding fra byråd for miljø og samferdsel

Kommunerevisjonen ber om svar på følgende spørsmål:

1. *Har informasjonen ved oppstart og gjennomføring av prosjektet vært tilstrekkelig klar?*

Jeg anser informasjonen ved oppstart og gjennomføring for å ha 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 prosjektets metode eller de anvendte kilder og data.

3. *Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?*

Jeg har ingen kommentarer til revisjonskriteriene.

4. *Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?*

Jeg oppfatter at rapporten er nyttig for ytterligere forbedringer av Oslo kommunes anskaffelsesvirksomhet som redskap for å nå målet i klimastrategien om 95 prosent reduksjon i klimagassutslipp i kommunen i 2030 sammenlignet med 2009. Kommunerevisjonen finner ingen avvik i Bymiljøetatens arbeid med å implementere klima- og miljøkrav i anskaffelser av transporttjenester, men rapporten anses likevel for å kunne være et nyttig bidrag til videre utvikling av etatens rutiner for å ivareta kravene.

Jeg pekte i kommunerevisjonens rapport Grønne anskaffelser (3/24) på at det var en del metodiske svakheter ved undersøkelsen som gjorde at tall og informasjon som framkom hadde en del usikkerhet knyttet til seg. Det gjaldt blant annet at rapporten ikke tok hensyn til at etatene hadde unntaksmuligheter, som de legitimt benyttet seg av. Når kommunerevisjonen i denne dybdeanalysen ikke finner avvik i Bymiljøetatens arbeid (etaten inngikk også i forrige undersøkelse) med klima- og miljøkrav, stiller jeg spørsmål om dette ikke underbygger at rapport 3/24 ga et noe mer negativt bilde av arbeidet med klimakrav i anskaffelser enn det var grunnlag for. Jeg mener forholdet mellom funn i de to rapportene burde vært drøftet, og kan ikke se at det er blitt gjort. Til slutt vil jeg påpeke at kommunen gjennom byråds sak 1004/25 strammet inn anskaffelseskravene til transport av varer og tjenester, blant annet med færre unntaksmuligheter. Dette innebærer at reviderte krav vil få anvendelse på flere kontrakter enn tilfellet er med gjeldende krav. Det er jeg svært fornøyd med. Klimakrav i anskaffelser er et viktig virkemiddel for klimaomstilling og klimagassreduksjon.

5. *Har byråden iverksatt tiltak eller vil byråden vurdere tiltak basert på rapporten? I tilfelle, hvilke tiltak og når skal de gjennomføres?*

Kommunerevisjonen har ikke avdekket avvik ved Bymiljøetatens arbeid med å implementere vedtatte klima- og miljøkrav i anskaffelser av transporttjenester. Etaten rapporterer i forbindelse med oppfølgingen av klimabudsjettet om andel nye kontrakter som innebærer transport hvor det stilles standard miljøkrav til transport, og vil i forbindelse med videre arbeid klimabudsjettet på etatens tjenesteområde vurdere hvorvidt denne eller andre indikatorer kan videreutvikles.

6. *Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har fremkommet som svar på ovenstående spørsmål.*

Jeg oppfatter at rapporten er nyttig.

7. *Har byråden kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk?*

Jeg har ingen kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk.

Vennlig hilsen

Marit Kristine Veia

byråd

Vedlegg 4 Uttalelse fra byråden for helse

Byrådsavdeling for helse



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:
24/325 - 74

Vår ref. (saksnr.):
24/5351 - 22

Saksbeh.:
Tor Løvset Waage, 452 78 435

Dato:
27.05.2025

Svar: Rapport til uttalelse - Klima- og miljøkrav til transport

Jeg viser til brev fra Kommunerevisjonen av 29.04.2025 der byråden for miljø og samferdsel bes om skriftlig tilbakemelding på Kommunerevisjonens rapport om klima- og miljøkrav til transport. Undersøkelsen omfatter Bymiljøetaten, Oslo Havn KF og Sykehjemsetaten og er også sendt byråd for helse og byråd for kultur og næring for uttalelse. Svarfrist er satt til tirsdag 29. mai 2025. Rapporten skal behandles av kontrollutvalget i møte 10. juni 2025.

Kommunerevisjonen har bedt om svar på følgende spørsmål:

1. Har informasjonen ved oppstart og gjennomføring av prosjektet vært tilstrekkelig klar?

Svar: Ja.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Svar: Nei.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Svar: Nei

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Svar: Rapportens konklusjoner fremstår treffende. Det er naturlig at Kommunerevisjonen kommenterer på funn av feil i anskaffelsesprosessene og kontraktsoppfølgingen, selv om dette ikke var i revisjonsspørsmålene. Det er nyttige tilbakemeldinger som vil kunne bidra til kompetanseheving i etaten.

5. Har byråden iverksatt tiltak eller vil byråden vurdere tiltak basert på rapporten? I tilfelle, hvilke tiltak og når skal de gjennomføres?

Svar: Dette vil bli fulgt opp i styringsdialogen med Sykehjemsetaten.

 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

6. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har fremkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Svar: Ja. Se begrunnelse under spørsmål 4.

7. Har byråden kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk?

Svar: Nei.

Vennlig hilsen

Thea Kristine Schjerven

byråd

Vedlegg 5 Uttalelse fra byråden for kultur og næring

Byrådsavdeling for kultur og næring



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
24/5351 - 20

Saksbeh.:
Anders Østre, 922 91 958

Dato:
20.05.2025

Rapport til uttalelse - klima og miljøkrav til transport - tilbakemelding fra byråd for kultur og næring -

Jeg viser til brev fra Kommunerevisjonen av 29.04.2025 der byråden for miljø og samferdsel bes om skriftlig tilbakemelding på Kommunerevisjonens rapport om klima- og miljøkrav til transport. Undersøkelsen omfatter Bymiljøetaten, Oslo Havn KF og Sykehjemetaten og er også sendt byråd for helse og byråd for kultur og næring for uttalelse. Svarfrist er satt til fredag 23. mai 2025. Rapporten skal behandles av kontrollutvalget i møte 10. juni 2025.

Bakgrunn

I *Klimastrategi for Oslo mot 2030* er et av hovedmålene at Oslos klimagassutslipp skal reduseres med 95 prosent i 2030 sammenlignet med 2009. Oslo kommune har som en av Norges største innkjøpere lagt til grunn at alle kommunens anskaffelser skal ta utgangspunkt i målet om å bli en utslippsfri by. Hovedregelen er at kjøretøy som brukes i utførelse av arbeid for kommunen skal ha nullutslippsteknologi. Byrådet vedtok i desember 2019 byrådssak 1123/19 *Standard klima- og miljøkrav til transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser*.

Kommunerevisjonen undersøkte i 2023/24 i hvilken grad Oslo kommune stilte fastsatte klima- og miljøkrav i kunngjøringer av anskaffelser. Undersøkelsen viste blant annet at klima- og miljøkrav ble benyttet av kommunen i rundt halvparten av anskaffelser av varer og tjenester (samskjøpsavtalene ble holdt utenfor). Kommunerevisjonen stilte derfor spørsmål ved hvorvidt kommunen i stor nok grad benyttet sin innkjøpsmakt til å bidra til at leverandørene forpliktet og omstilte seg til å benytte mer klima- og miljøvennlige løsninger. Kontrollutvalget pekte i sin behandling av Grønne anskaffelser (3/24) på at de fant det naturlig at Kommunerevisjonen brukte rapporten som grunnlag for å vurdere behov for en dybdeundersøkelse om bruk av klima- og miljøkrav i kommunens anskaffelser.

Denne rapporten *Klima- og miljøkrav til transport* er dybdeundersøkelsen Kontrollutvalget påpekte kunne være nyttig. Problemstillingene for forvaltningsrevisjonen er som følger:

- Stiller virksomheter miljøkrav til transport ved anskaffelser i tråd med føringer på området?
- I hvilken grad følger virksomheter opp leverandørenes etterlevelse av avtalte miljøkrav til transport?

 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

Det fremgår av rapporten at Kommunerevisjonen anbefaler Oslo Havn KF å iverksette tiltak for å sikre:

- at klima- og miljøkrav i anskaffelser tillegges vekt i tråd med forsyningsforskriften og Oslo kommunes føringer
- at avtalte klima- og miljøkrav til transport kontrolleres og dokumenteres på egnet måte

Kommunerevisjonen ber om svar på følgende spørsmål:

1. *Har informasjonen ved oppstart og gjennomføring av prosjektet vært tilstrekkelig klar?*

Informasjonen ved oppstart og gjennomføring anses for å ha 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 prosjektets metode eller de anvendte kilder og data.

3. *Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?*

Jeg har ingen kommentarer til revisjonskriteriene.

4. *Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?*

Rapporten vurderes nyttig for ytterligere forbedringer av Oslo kommunes anskaffelsesvirksomhet som redskap for å nå kommunens klimamål. Kommunerevisjonen peker på forbedringsmuligheter både med hensyn til hvordan miljøkrav skal vektlegges i anskaffelser og systematisk oppfølging av miljøkrav i kontrakter.

5. *Har byråden iverksatt tiltak eller vil byråden vurdere tiltak basert på rapporten? I tilfelle, hvilke tiltak og når skal de gjennomføres?*

Jeg legges til grunn at foretaket følger opp de anbefalinger som fremgår av Kommunerevisjonens rapport. Jeg vil i styringsdialogen med foretaket følge opp at dette blir ivaretatt.

6. *Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har fremkommet som svar på ovenstående spørsmål.*

Jeg oppfatter at rapporten er nyttig.

7. *Har byråden kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk?*

Jeg har ingen kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk.

Vennlig hilsen

Anita Leirvik North
byråd

Kopi til:
Oslo Havn KF

Vedlegg 6 Uttalelse fra Bymiljøetaten

Bymiljøetaten



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:
24/325 - 70

Vår ref. (saksnr.):
24/121874 - 36

Saksbehandler:
Linn Cathrine Skjærmoen

Dato: 26.05.2025

Rapport til uttalelse - Klima- og miljøkrav til transport

Bymiljøetaten viser til brev datert 29.04.2025 hvor Kommunerevisjonen sender rapport til uttalelse i forbindelse med forvaltningsrevisjonen av klima og miljøkrav til transport. Under følger Bymiljøetaten sine vurderinger av rapporten, dens konklusjon og anbefalinger.

1. Har informasjonen ved oppstart og gjennomføring av prosjektet vært tilstrekkelig klar?

Bymiljøetaten mener at informasjonen ved oppstart og gjennomføring av prosjektet har vært tilstrekkelig klar.

2. Har etaten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Bymiljøetaten har en kommentar til anvendte kilder eller data som vi mener kan ha betydning for rapporten.

Kommunerevisjonen skriver blant annet under hovedbudskap, samt under kapittel 3.3.1 at det er risiko for at etaten stiller færre klima- og miljøkrav til transport enn føringene gir grunnlag for. Etaten er ikke enig i denne konklusjonen. Byrådssakens føring med rundskriv er at kravene skal stilles i alle anskaffelser over 500 000 kr og der transport skjer i snitt oftere enn 1 gang i uken. Der vilkårene for å benytte byrådssaken ikke er oppfylt, foreligger det ikke føringer som tilsier at etaten skal stille klima- og miljøkrav til transport. Bymiljøetaten legger til grunn at det i forbindelse med utarbeidelsen av kravene i byrådssaken ble vurdert at det var hensiktsmessig med en nedre terskel for når kravene kommer til anvendelse. Bymiljøetaten mener derfor vi etterlever føringer som gjelder for å stille miljøkrav til transport.

 Oslo kommune
Bymiljøetaten
Kontrakt og samfunnsansvar

Besøksadresse:
Karvesvingen 3, 0579 Oslo
Postadresse:
Postboks 636 Løren, 0507 OSLO

Telefon: 23 48 20 30
postmottak@bym.oslo.kommune.no
Org. nr.: 996922766
oslo.kommune.no

I omtalen av byrådssak reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser under kapittel 2.3 er det en skrivefeil. Det står byrådssak 1104/25, men det korrekte er byrådssak 1004/25. Videre mener Bymiljøetaten at rapporten i omtalen av revidert byrådssak bør ha med at ovennevnte byrådssak sier at det for enkelte kontrakter ikke vil være mulig å stille krav til nullutslipp eller biogass, selv med innfasingstid.

3. Har etaten kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Bymiljøetaten har ingen kommentar til revisjonskriteriene.

4. Hva er etatens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Bymiljøetaten registrerer at Kommunerevisjonen ikke har anbefalt konkrete tiltak for etaten slik det er gjort for de øvrige reviderte virksomheter, men kun kommet med en generell anbefaling.

Vår vurdering av anbefalingen er at den går utover problemstillingene og revisjonskriteriene som ligger til grunn for denne revisjonen. Problemstillingene for revisjonen gjelder konkret miljøkrav til transport, mens anbefalingen går lenger ved at den omhandler etatens etterlevelse av Oslo kommunes klimamål generelt. Slik vi vurderer det har dette ikke vært tema for denne forvaltningsrevisjonen.

Det er undersøkt mange anskaffelser gjennomført av Bymiljøetaten og vi registrerer at det kun er funnet et par avvik. Avvikene er i all hovedsak knyttet til manglende dokumentasjon, og ikke knyttet til manglende etterlevelse av føringer som gjelder for å stille klima- og miljøkrav til transport i anskaffelser. Etaten mener at disse nyansene i større grad burde vært synliggjort i konklusjonen og sammendraget i rapporten.

5. Har etaten iverksatt tiltak eller vil etaten vurdere tiltak basert på rapporten? I tilfelle, hvilke tiltak og når skal de gjennomføres?

I forbindelse med at reviderte standard klima- og miljøkrav for transport for Oslo kommunes vare- og tjenesteanskaffelser (byrådssak 1004/25) ble vedtatt 23 januar 2025 ble etatens rutiner tilpasset føringene som følger av den nye byrådssaken. I den forbindelse er det blant annet i etatens egne mal for kontraktstrategi lagt inn egne spørsmål knyttet til drivstoffteknologi som kan benyttes i markedsdialogen. Det er blant annet tatt inn spørsmål om leverandørene kan kjøre med nullutslippsteknologi eller biogass hele transportstrekningen, og ikke bare last mile, slik det følger av byrådssaken. Kontraktstrategien inneholder et eget kapittel for klima og miljøhensyn. Her fremgår det av hjelpeteksten at nesten alle anskaffelser har en påvirkning på klima- og miljø, og det skal fremgå en kort redegjørelse i strategien hvis det ikke er aktuelt å stille krav til klima eller miljø i den aktuelle anskaffelsen. Videre følger det av strategien

at man følge føringer som fremgår i byrådssak 1004/25, og selv om man kommer til at byrådssaken ikke kommer til anvendelse bør det likevel vurderes om det er hensiktsmessig å stille miljøkrav til transport eller andre deler av varen eller tjenesten. Strategien inneholder også et punkt om sirkulær økonomi, og det skal oppgis hvis kravstillelse til sirkulærøkonomi ikke er relevant.

Bymiljøetaten mener at disse allerede implementerte endringene er i tråd med anbefalingene til Bymiljøetaten som følger av rapporten.

6. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har fremkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Forvaltningsrevisjonsrapporten er viktig som grunnlag for å vurdere måten arbeid utføres på i virksomheten. Undersøkelser som Kommunerevisjonen gjør og rapportene fra disse bidrar til å øke kunnskap og bevissthet rundt temaer som bli tatt opp til vurdering.

Bymiljøetaten ser det som fordelaktig om rapporten også synliggjorde områder hvor virksomhetene leverer tilstrekkelig godt, slik at det er enklere å hente ut læringspunkter fra praksis i virksomhetene som blir revidert.

7. Har etaten kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk?

Rapportens oppbygging og språkbruk vurderes som god.

Vennlig hilsen

Gerd Robsahm Kjørven
etatsdirektør

Per Vidar Nilsen
assisterende etatsdirektør

Vedlegg 7 Uttalelse fra Sykehjemsetaten

Sykehjemsetaten



Kommunerevisjonen v/Erik-Andre Høgseth
Haavind
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
24/4001 - 7

Saksbeh.:
Lene Moen Sara,

Dato:
20.05.2025

Uttalelse til rapport – Klima- og miljøkrav til transport

Oslo kommune v/Sykehjemsetaten viser til oversendt rapport om klima- og miljøkrav til transport til uttalelse av 29.04.2025.

Sykehjemsetaten har tatt rapporten til orientering, og har som følge av dette påbegynt et arbeid med revidering av våre interne rutiner for gjennomføring av anskaffelser i etaten.

Med vennlig hilsen

Helge Jagmann
etatsdirektør

Anne Berger Sørli
direktør private sykehjem

Mottakere:

Kommunerevisjonen v/Erik-Andre
Høgseth Haavind

Fredrik Selmers vei 3

0663

OSLO

 **Oslo kommune**
Sykehjemsetaten
Område II - ideell og kommersiell drift

Besøksadresse:
Nedre Slottsgate 3,
Postadresse:
Postboks 435 Sentrum, 0103 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@sye.oslo.kommune.no
Org. nr.: 990612498
oslo.kommune.no

Vedlegg 8 Uttalelse fra Oslo Havn KF

Oslo Havn



Kommunerevisjonen Oslo kommune
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Erik-André Haavind

Deres ref.:
24/325-71

Vår ref. (saksnr.):
23/57 - 26

Saksbehandler:
Tore Beitveit

Dato: 12.05.2025

Rapport til uttalelse - Klima- og miljøkrav til transport

Oslo Havn KF har gjennomgått Kommunerevisjonens rapport om klima- og miljøkrav til transport. Vi setter pris på muligheten til å gi våre kommentarer og vurderinger til rapportens innhold og konklusjoner. Nedenfor følger våre svar på de nummererte spørsmålene i rapporten.

1. Har informasjonen ved oppstart og gjennomføring av prosjektet vært tilstrekkelig klar?

Ja, informasjonen har vært tydelig og forståelig. Det har ikke vært noen uklarheter knyttet til prosjektets innhold eller gjennomføring.

2. Har foretaket 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 datagrunnlag.

3. Har foretaket kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Ingen kommentarer. Vi fikk god anledning til å komme med innspill til revisjonskriteriene ved oppstart av prosjektet.

4. Hva er foretakets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Vi deler Kommunerevisjonens vurdering av at oppfølgingen av klima- og miljøkrav i våre anskaffelser bør styrkes. Rapporten gir et godt grunnlag for forbedringstiltak.

 **Oslo Havn KF**
Økonomi, IT og anskaffelser

Besøksadresse:
Postadresse:
Postboks 230 Sentrum, 0103 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@oslohavn.no
Org. nr.: 987592567
oslohavn.no

side 2

5. Har foretaket iverksatt tiltak eller vil foretaket vurdere tiltak basert på rapporten? I tilfelle, hvilke tiltak og når skal de gjennomføres?

Ved gjennomføring av anskaffelser benyttes alltid kommunens til enhver tid oppdaterte konkurransedokumenter. Dette sikrer at gjeldende klima- og miljøkrav blir ivaretatt. Vi styrker nå sidemannskontrollen for å avdekke eventuell bruk av utdaterte maler på et tidlig tidspunkt.

Videre har vi en ambisjon om å styrke kontraktsoppfølgingen gjennom økt bruk av stikkprøvekontroller, både i førstelinje og andrelinje. Dette arbeidet er allerede igangsatt og vil videreutvikles i løpet av 2025.

6. Oppfattes rapporten som nyttig? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede har fremkommet som svar på ovenstående spørsmål.

Ja, rapporten er nyttig. Den gir innsikt i hvordan andre kommunale virksomheter praktiserer felles retningslinjer og krav, noe som gir verdifull læring og sammenligningsgrunnlag.

7. Har foretaket kommentarer til rapportens oppbygning eller språkbruk?

Rapporten fremstår som oversiktlig, godt strukturert og lett tilgjengelig. Språket er klart og presist.

Vennlig hilsen

John Erling Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Tore Beitveit
seksjonssjef



Oslo

Oslo Kommune
Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 Oslo

Tel. +21 80 21 80

Rapport 9/2025

Du finner mer informasjon
om Kommunerevisjonen
og våre rapporter på:

www.krv.oslo.kommune.no