

Til

Nærings- og fiskeridepartementet

Vår ref: 230309KO

Deres ref: 22/7109-3

Dato: 9.mars 2023

Høringsinnspill – forslag til skjerpede miljøkrav i offentlige anskaffelser

Forbundet kan ikke se at høringsnotatet omtaler luftfart, og vi forstår det også slik fra Stortingsmelding 10 – Nasjonal Luftfartsstrategi at flyruter i Norge underlagt Forpliktelser til offentlig tjenesteyting (FOT-ruter) omfattes av et eget regelverk. Det er uklart for forbundet of Avinor regnes som «det offentlige», eller et selskap eid av det offentlige og dermed ikke kommer innunder innkjøpspolitikken beskrevet i notatet. Her skal nevnes at Avinor etter forbundets syn, har egne ambisiøse krav til sine operasjoner.

Det offentlige er uansett storkjøper av FOT-ruter og flybilletter, og det er derfor helt naturlig at deler av høringsnotatets beskrivelser også vurderes innført for luftfart. Eksempelvis har regjeringen helt klart en mulighet til å sette miljøkrav som beskrevet i notatet, ovenfor tilbyderne på FOT-ruter. Om så gjøres er det særdeles viktig at slike krav innføres på et tidspunkt hvor det er realistisk å kunne levere på kravene, mens man frem til det honorere innovasjon og utvikling som leder frem til miljømessig bærekraft.

I høringsnotatet beskriver regjeringen innledningsvis et tredelt mål om økonomisk, sosialt og miljømessig bærekraft i offentlige anskaffelser. Disse tre pilarer må i så fall sees i samspill og ikke isolert. Vekting av miljø kan for eksempel ikke innføres uten at man også har sikret tilstrekkelig vekting av sosiale forhold hos en tilbyder. Faren ved å ikke ivareta en helhetlig vekting er at useriøse aktører vinner på grunnlag av økonomi og høy vekting av miljø, på bekostning av sosiale forhold. Om så skjer vil i så fall regjeringen undergrave egne målsetninger og potensielt skape nye utfordringer i bekjempningen av klimautfordringene, men en totalt sett negativ samfunnsøkonomisk konsekvens.

Overordnede spørsmål

I høringsnotatet bes det om svar på to overordnede spørsmål.

1. *Hvilket av forslagene i kapittel 5 er best egnet til å fremme klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser ut fra et kost-nytte perspektiv? Vurderingen bør blant annet ta opp i seg muligheten til også å nå andre mål for offentlige anskaffelser som er omtalt i Hurdalplattformen, for eksempel hensynet til at små og mellomstore bedrifter skal kunne konkurrere om anbud.*
 - **Svar:** Norsk Flygerforbund er av den oppfatning at alternativ 3 fremstår som det beste alternativet. Forslaget vil åpne for muligheten til å be om spesifikk framdrifts- og energilagings-krav for luftfartøy, og vi støtter også følgende ordlyd fra notatet: «*Forslaget skjerper kravet til offentlige oppdragsgivere fordi det stilles krav om at oppdragsgivere på områder med ikke uvesentlig miljøbelastning skal stille enten miljøkrav til ytelsene, eller vekte miljøhensyn med minimum 30 prosent*».

2. *Hvordan kan miljøkrav dokumenteres? Bør dokumentasjon av miljøkrav standardiseres i regelverket, eller bør det i regelverk og veiledning pekes på anerkjente metoder og verktøy?*
- **Svar:** Hva gjelder luftfart kan miljøkrav dokumenteres gjennom «gram CO2/ASK (available seat kilometres)».

Med vennlig hilsen,

Kjetil Oliveren (sign.)
leder, miljø- og bærekraft

Torkil Schei (sign.)
fagekspert, teknologisk bærekraft