









## Anbefalinger

På baggrund af disse overvejelser kan opstilles følgende primære kriterier:

- Miljøkrav skal lægge sig på forkant af markedsudviklingen, men samtidig tage udgangspunkt i leverandørernes virkelighed. Når nye grønne bilmodeller kommer på markedet, skal leverandørerne begynde at anvende dem, hvor brancheforholdene tillader det.
- Kravene skal afspejle, at vi er midt i en overgangsfase, hvor de teknologiske muligheder fortsat er begrænsede, men at udviklingen samtidig er dynamisk.
- Kravene skal være enkle at implementere, så byrden for indkøbsorganisationen og for leverandørerne er så lille som muligt.

Når kravene stilles, er det med andre ord centralt, at de følger markedet, og leverandørerne kan leve op til dem uden uproportionel indsats. Strammes kravene for meget, er der risiko for at ingen eller kun få leverandører vælger at byde.

Konkret kan man opstille følgende generelle krav. I de brancher, som domineres af lette køretøjer, kan der i nogen grad allerede i dag stilles miljøkrav til brug af grønne køretøjer. Det kan eksempelvis være sikring (vagttjeneste, alarmkørsel) og nogle typer håndværksydelser. Derudover, at:

- I brancher, hvor der anvendes større køretøjer med få eller ingen grønne alternativer, kan kravene ikke skærpes yderligere. Det gælder eksempelvis fødevarer, flytteservices og buskørsel (børnehavekørsel mm).
- I udbud, hvor det ikke er en vareleverandør selv, men en fragtmand, der håndterer transporten, bør der ikke stilles krav til grønne køretøjer, før transportørerne selv tilbyder grønne løsninger.
- Miljøkrav bør fraviges i udbud, der henvender sig til små- og mellemstore virksomheder, eller hvor brancheforhold gør, at de generelle krav ikke er hensigtsmæssige.
- At der i nogle tilfælde anvendes grønne tildelingskriterier i udbud frem for direkte miljøkrav, så leverandørerne belønnes for deres arbejde med grøn omstilling af deres køretøjer.

Det anbefales også, at differentiere kravene i forhold til, hvor store kontrakter leverandørerne har. Små kontrakter kræver alt andet lige anvendelse af få køretøjer og dermed vil krav om grønne køretøjer betyde at leverandørerne også skal benytte dem til at levere til andre modtagere. For store kontrakter kan leverandørerne (i teorien) benytte de krævede grønne køretøjer 100% til leverancen til f.eks. kommunen. I praksis vil det dog være en mere fleksibel anvendelse af køretøjerne, men meromkostningen kan dog lægges i prisen til den indkøber, der stiller de grønne krav.