

Handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon

Revidert november 2025



Forord

Offentlige anskaffelser er et viktig verktøy for at Norge skal lykkes med det grønne skiftet og nå sine klima- og miljømål. Offentlig sektor er en stor forbruker, investor og markedsaktør. Hvert år kjøper offentlig sektor varer og tjenester for om lag 835 mrd. kroner. Gjennom sin innkjøpsmakt har offentlig sektor store muligheter til å både redusere klima- og miljøpåvirkningen fra anskaffelsene, og til å påvirke utviklingen av markedet i en mer klima- og miljøvennlig retning.

Handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon ble lansert i september 2021. Handlingsplanen var ett av flere tiltak for å øke andelen grønne anskaffelser, og inneholder ti hovedgrep for å redusere barrierer for bruk av grønne og innovative anskaffelser. Utviklingen i bruken av klima- og miljøkrav og -kriterier i offentlige anskaffelser har vært positiv, særlig etter innføringen av anskaffelsesforskriften § 7-9 om obligatorisk vekting av klima- og miljøhensyn.

Dette er en revidert versjon av handlingsplanen, som er utarbeidet i samarbeid med Miljødirektoratet. Interne og eksterne evalueringer viser at DFØs arbeid med klima- og miljøvennlige anskaffelser i hovedsak fungerer godt. Derfor viderefører og styrker DFØ det vesentlige innholdet i handlingsplanen fra 2021. Det er fremdeles behov for målrettet innsats i de prioriterte innkjøpskategoriene. Videre må statlige nøkkelvirkksomheter gå foran som pådrivere, og vi styrker grønt kompetanseløft, datadrevne beslutninger, lederutvikling og innovasjon for å nå målene i handlingsplanen.

Parallelt med utviklingen av mer klima- og miljøvennlige løsninger, og at klimagassutslipp per krone i Norge går ned, fortsetter det offentlige forbruket å øke. Dette krever økt oppmerksomhet og arbeid framover. Den reviderte handlingsplanen vektlegger derfor i enda større grad sirkulær økonomi og tiltaksrammeverket UFF (unngå, flytte, forbedre). Den legger også større vekt på grønn innovasjon, og inneholder et nytt hovedgrep om digitalisering som drivkraft for klima- og miljøvennlige anskaffelser. Handlingsplanen er som planlagt oppdatert i lys av endringer i regelverk, politikk og kunnskap siden 2021.

DFØ har i revideringen hatt et mål om å gjøre handlingsplanen mer brukervennlig. Antallet hovedgrep er redusert fra ti til åtte, formålet og målgruppen for handlingsplanen er tydeliggjort, og strukturen i handlingsplanen er delt opp etter de ulike målgruppene.

Vi ønsker å rette en stor takk til Miljødirektoratet for bistand, og til oppdragsgivere, leverandører og organisasjoner som har gitt innspill i prosessen.



Nina Kulås

Direktør for Direktoratet for forvaltning og økonomistyring



Innhold

Forord	1
1 Innledning	5
1.1 Formål og målgruppe	5
1.2 Sammendrag	6
Åtte hovedgrep	6
1.3 Klima- og miljøutfordringene	6
1.4 Offentlige anskaffelser som virkemiddel for å nå klima- og miljømål	7
1.5 Klima og miljø i anskaffelsesregelverket	9
1.6 Sirkulær økonomi	11
1.7 Grønn innovasjon	11
1.8 Digitalisering	14
1.9 Barrierer og hovedgrep	14
1.10 Prosessen bak handlingsplanen	15
2 Hovedgrep for offentlige oppdragsgivere: de prioriterte innkjøpskategoriene	17
2.1 Om de prioriterte innkjøpskategoriene	17
2.2 Transport	21
2.2.1 Klima- og miljøpåvirkning fra transport	21
2.2.2 Politiske føringer og regelverk	21
2.2.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien transport	22
2.2.4 Tiltak og virkemidler	23
2.3 Bygg, anlegg og eiendom	25
2.3.1 Klima- og miljøpåvirkning fra bygg, anlegg og eiendom	25
2.3.2 Politiske føringer og regelverk	25
2.3.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor BAE-kategorien	26
2.3.4 Tiltak og virkemidler	27
2.4 Mat og måltidstjenester	28
2.4.1 Klima- og miljøpåvirkning fra mat og måltidstjenester	28
2.4.2 Politiske føringer og regelverk	29
2.4.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien mat og måltidstjenester	29
2.4.4 Tiltak og virkemidler	30

2.5 IT-utstyr og programvare (IT)	32
2.5.1 Klima- og miljøpåvirkning fra IT	32
2.5.2 Politiske føringer og regelverk	32
2.5.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien IT	33
2.5.4 Tiltak og virkemidler	33
2.6 Batterier	34
2.6.1 Klima- og miljøpåvirkning fra batterier	34
2.6.2 Politiske føringer og regelverk	34
2.6.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien batterier	35
2.6.4 Tiltak og virkemidler	35
2.7 Møbler	36
2.7.1 Klima- og miljøbelastning fra møbelindustrien	36
2.7.2 Politiske føringer og regelverk	36
2.7.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien møbler	36
2.7.4 Tiltak og virkemidler	36
2.8 Tekstiler	37
2.8.1 Klima- og miljøpåvirkning fra tekstiler	37
2.8.2 Politiske føringer og regelverk	37
2.8.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien tekstiler	38
2.8.4 Tiltak og virkemidler	38
2.9 Plastprodukter og produkter som inneholder plast	39
2.9.1 Klima- og miljøpåvirkning fra plast	39
2.9.2 Politiske føringer og regelverk	39
2.9.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien plast	40
2.9.4 Tiltak og virkemidler	41
3 Hovedgrep for DFØ, andre statlige etater og samarbeidspartnere	42
3.1 Innledning	42
3.2 Statlige nøkkelvirkosomheter baner vei	42
3.3 DFØ gjennomfører grønt kompetanseløft for Innkjøps-Norge	47
3.4 DFØ fremmer digitalisering som drivkraft for klima- og miljøvennlige anskaffelser	51

3.5 DFØ fremmer tilgang til og bruk av data for klima- og miljøvennlige anskaffelser	53
3.6 DFØ viderefører og styrker arbeidet med lederutvikling med vekt på klima- og miljøvennlige anskaffelser	54
3.7 DFØ og LUP vil bidra til å redusere barrierene for bruk av innovative anskaffelser	55
3.8 DFØ og LUP hjelper Innkjøps-Norge til å bli en mer attraktiv kunde for grønne og innovative leverandører	57
Vedlegg: Liste over relevante sider med veiledning.....	59

1 Innledning

1.1 Formål og målgruppe

Offentlige anskaffelser er et viktig virkemiddel for det grønne skiftet og for at Norge skal nå våre mål på klima- og miljøområdet. **Formålet** med denne handlingsplanen er å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon og å redusere klima- og miljøfotavtrykket fra offentlig forbruk fram mot 2030, slik at offentlige anskaffelser blir et effektivt klima- og miljøpolitisk virkemiddel. Konkrete mål for å oppnå dette er å redusere skadelig klima- og miljøpåvirkning, fremme klimavennlige løsninger og sirkulær økonomi, og å påvirke nasjonale og globale leverandørkjeder. Dette innebærer at offentlig sektor som kunde etterspør, tar i bruk og utvikler nye miljø- og klimavennlige teknologier, produkter og løsninger, samt unngår anskaffelser som fører til økt miljøbelastning og klimagassutslipp. Offentlige anskaffelser skal bidra til å oppnå Norges klima- og miljømål på en effektiv måte, dvs. mest mulig reduksjon i klima- og miljøbelastning til lavest mulig kostnad.

Handlingsplanen introduserer **åtte hovedgrep** for det videre arbeidet med grønne og innovative anskaffelser. Ambisjonsnivået i handlingsplanen reflekterer ambisjonsnivået i Norges klima- og miljømål. Handlingsplanen gir veiledning til offentlige oppdragsgivere om overordnede prioriteringer og tiltak gjennom anbefalinger, men stiller ikke rettslig bindende krav. Virksomhetene må selv ta de endelige avgjørelsene om hvordan deres anskaffelsespraksis kan bidra til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant. Handlingsplanen beskriver også tiltak fra DFØs¹ side for å nå handlingsplanens formål.

Målgruppen for denne handlingsplanen er både offentlige oppdragsgivere,² og DFØ med samarbeidspartnere som er nevnt i handlingsplanen. Kapittel 2 retter seg i hovedsak mot offentlige oppdragsgivere, mens kapittel 3 i hovedsak retter seg mot DFØ med relevante samarbeidspartnere.

Handlingsplanen gjelder for perioden 2021-2030. For å ta høyde for utviklingen innen teknologi, regelverk, politikk, og klima og miljø, er det lagt opp til at handlingsplanen revideres to ganger i løpet av denne perioden. Den første revideringen ble gjennomført i 2024/2025, og den andre vil gjennomføres tentativt i 2027/2028. I **den første revideringen** er handlingsplanen oppdatert i lys av blant annet endringer i anskaffelsesregelverket og nye EU-regelverk om klima og miljø. Det er et større fokus på sirkulær økonomi og innovasjon, og innført et nytt hovedgrep 6 om digitalisering. I lys av at det har kommet strengere regelverk om klima og miljø i anskaffelser (anskaffelsesforskriften § 7-9), bedre muligheter til å analysere etterlevelse gjennom blant annet kunstig intelligens, og at det er kommet flere KOFA-saker som kan gi veiledning, er tidligere hovedgrep 9 om tiltak for bedre oppfølging og etterlevelse ikke videreført som et eget hovedgrep. Tidligere hovedgrep 8 om samarbeid mellom DFØ og forsknings- og innovasjonsmiljøer og hovedgrep 10 om DFØ som veileder for brukerne om tilgjengelige ordninger for økonomisk støtte er inkludert i hovedgrep 3 om grønt kompetanseløft, slik at det nå er åtte hovedgrep i stedet for ti. Det har vært et mål å forenkle handlingsplanen i revideringen.

¹ DFØ er statens fagorgan for økonomistyring, gode beslutningsgrunnlag for statlige tiltak, organisering og ledelse i staten, og offentlige anskaffelser.

² Med offentlige oppdragsgivere menes oppdragsgivere som definert i [lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser \(anskaffelsesloven - LOA\)](#) § 2 og [forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser \(anskaffelsesforskriften - FOA\)](#) § 1-2.

1.2 Sammendrag

Åtte hovedgrep

1. Offentlige oppdragsgivere skal søke å fremme **null- og lavutslippsløsninger og sirkulær økonomi**, og å **unngå helse- og miljøskadelige stoffer**. Dette gjelder spesielt innen de **prioriterte kategoriene**: transport, bygg og anlegg, mat og måltidstjenester, IT-utstyr og programvare, batterier, møbler, tekstiler, og plastprodukter og produkter som inneholder plast.
2. **Statlige nøkkelvirkosomheter baner vei** for økt andel klima- og miljøvennlige anskaffelser i viktige markedssegmenter, i kraft av sin kompetanse, størrelse og markedsposisjon.³
3. DFØ gjennomfører **grønt kompetanseløft** for Innkjøps-Norge.
4. DFØ fremmer **digitalisering** som drivkraft for klima- og miljøvennlige anskaffelser.
5. DFØ fremmer tilgang til og bruk av **data** for klima- og miljøvennlige anskaffelser.
6. DFØ viderefører og styrker arbeidet med **lederutvikling** med vekt på klima- og miljøvennlige anskaffelser.
7. DFØ og Leverandørutviklingsprogrammet (LUP) vil bidra til å **reducere barrierene for bruk av innovative anskaffelser**.
8. DFØ og LUP vil hjelpe Innkjøps-Norge til å **bli en mer attraktiv kunde** for leverandører av innovative klima- og miljøvennlige løsninger.

1.3 Klima- og miljøutfordringene

Menneskeskapte klimaendringer, tap av naturmangfold og forurensning regnes som de tre største miljøproblemene.⁴ Norge har under Parisavtalen⁵ forpliktet seg til å redusere klimagassene med minst 55 prosent innen 2030 sammenliknet med 1990-nivå. Innen 2050 er målet å være et lavutslippssamfunn, som nedfelt i klimaloven.⁶ Norge er forpliktet til å ivareta naturmangfold gjennom blant annet Konvensjonen om biologisk mangfold⁷ og Naturavtalen.⁸ Norge er også tilsluttet en rekke internasjonale avtaler om å redusere ulike typer forurensning.⁹ En vesentlig årsak til klima- og miljøproblemene er det store forbruket av materialer, som gir et økende press på naturressursene. Uttak og foredling av naturressurser står for rundt 90 prosent

³ De statlige nøkkelvirkosomhetene er nærmere beskrevet i kapittel 3.2.

⁴ Se for eksempel beskrivelse av disse i [Prop. 1 S \(2025–2026\) Proposisjon til Stortinget for budsjettåret 2026](#) s. 13-14.

⁵ [Parisavtalen under FNs rammekonvensjon om klimaendringer](#) (2015).

⁶ [Lov 16. juni 2017 nr. 60 om klimamål \(klimaloven\)](#).

⁷ [FN-konvensjonen om biologisk mangfold \(1992\)](#).

⁸ [Det globale Kunming-Montreal-rammeverket for naturmangfold](#) (2022).

⁹ For eksempel [Montrealprotokollen om ozonlaget](#) (1987), [Baselkonvensjonen om farlig avfall](#) (1989), [Minamatakonvensjonen om kvikksølv](#) (2013), [Rotterdamkonvensjonen om industrikemikalier](#) (1998) og [Stockholmkonvensjonen om langlivede kjemikalier](#) (2001).

av tapet av biologisk mangfold og om lag 50 prosent av de globale klimagassutslippene.¹⁰ FNs bærekraftsmål gir en helhetlig ramme for å ta tak i vår tids største utfordringer, herunder klima- og miljøutfordringene.¹¹

Norges klimamål omfatter utslipp og opptak på norsk territorium. Klimafotavtrykk, dvs. de totale klimagassutslippene til et produkt, måles uavhengig av hvor utslippene oppstår og hvilket land som har ansvar for å kutte disse. Hele to tredeler av klimagassutslipp fra norsk forbruk skjer i utlandet, og transport, bygg og anlegg og matforbruk er de største kildene til utslipp.¹² En sirkulær økonomi (se kapittel 1.6) innebærer en global tilnærming til utslippskutt, hvor det tas utgangspunkt i klima- og miljøbelastning for hele livsløpet eller verdikjeden til et produkt. Det kan variere om den største klima- og miljøbelastningen skjer i produksjons-, bruks- eller avfallsfasen. Tiltak som øker ressursutnyttelsen av et produkt, som økt levetid, ombruk og materialgjenvinning, vil minske utslippene av klimagasser og redusere miljøpåvirkningen både i Norge og i andre land. Bruk av livssyklusanalyser (LCC) gir også muligheter for kostnadsbesparelser.¹³



Tiltakene i handlingsplanen er rettet mot flere av FNs bærekraftsmål

1.4 Offentlige anskaffelser som virkemiddel for å nå klima- og miljømål

Offentlig sektor er en stor forbruker, investor og markedsaktør,¹⁴ og må bidra til at vi når klima- og miljømålene. Hvert år kjøper offentlig sektor varer og tjenester for om lag 835 mrd. kroner, hvilket utgjør omtrent 15 prosent av BNP.¹⁵ Estimer viser at klimafotavtrykket fra offentlige anskaffelser utgjør 15 prosent av Norges klimafotavtrykk,¹⁶ noe som tilsvarer mer enn direkte utslipp fra all veitrafikk i Norge.¹⁷ Dette viser at offentlige innkjøpere gjennom sin innkjøpsmakt har store muligheter til å både redusere klima- og miljøpåvirkningen fra konkrete anskaffelser, og til å påvirke utviklingen i markedet i en retning som bidrar til at Norge når viktige samfunns mål. Offentlige anskaffelser har en funksjon i tillegg til generelle klima- og miljøreguleringer blant annet ved at offentlig sektor kan bidra til å ta i bruk klima- og miljøvennlige løsninger og teknologi.

Både nasjonalt og internasjonalt har utviklingen gått i retning av at anskaffelser i stadig større grad skal brukes strategisk for å nå viktige samfunns mål. Det er et uttalt nasjonalt politisk mål

¹⁰ [NOU 2023:26 Ny lov om offentlige anskaffelser](#) s. 119 og Programme og Panel UN Environment, International Resource Panel (2019) Global Resource Outlook 2019, Natural Resources for the Future, Report.

¹¹ [Meld. St. 30 \(2019-2020\) En innovativ offentlig sektor – Kultur, leie og kompetanse](#) s. 11, og [Meld. St. 35 \(2024-2025\) Norges arbeid med bærekraftsmålene – Status, utfordringer og veien videre](#) s. 5.

¹² [To tredeler av utslippet fra forbruket vårt skjer i andre land - miljodirektoratet.no](#).

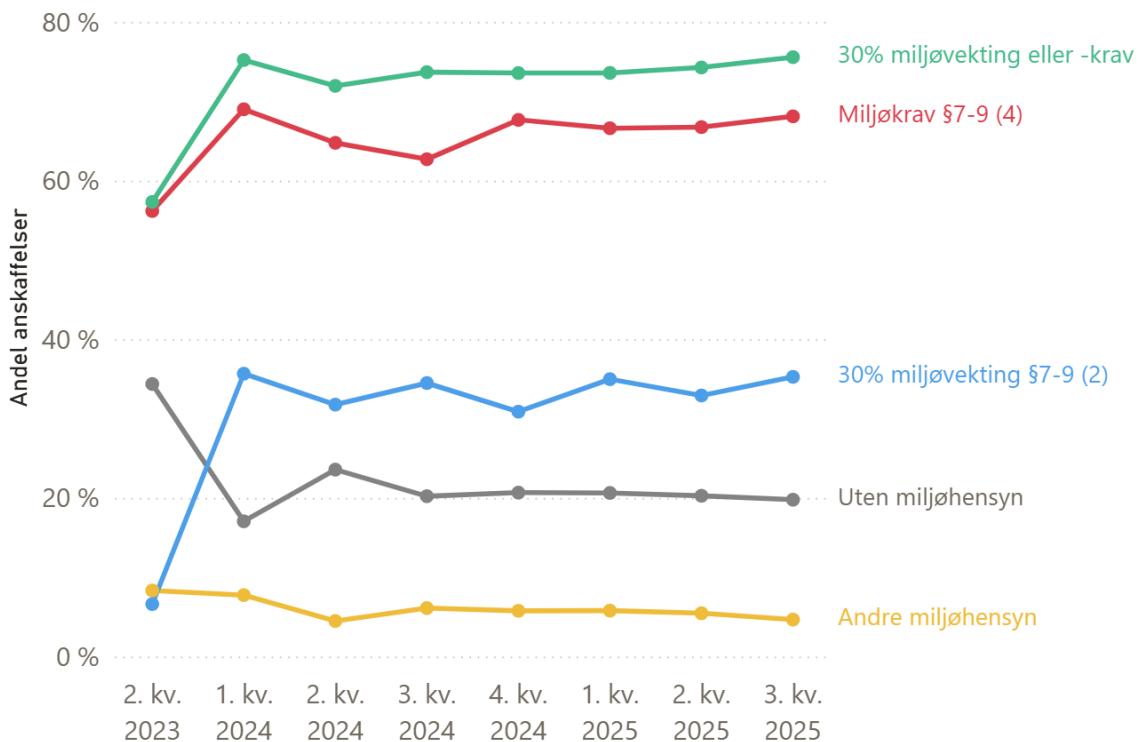
¹³ [NOU 2023:26 Ny lov om offentlige anskaffelser](#) s. 120 og [Public procurement | OECD](#).

¹⁴ [Meld. St. 13 \(2020-2021\) Klimaplan for 2021-2030](#) (Klimaplanen) s. 61.

¹⁵ Tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) (2024), se <https://dfo.no/nokkeltall-og-statistikk/innkjop-i-offentlig-sektor/utgifter-til-offentlige-innkjop>.

¹⁶ Grovt anslag basert på rapport fra Menon Economics (2023) [Klimafotavtrykk av offentlige anskaffelser](#) og rapport fra Asplan Viak (2019) [Klimafotavtrykk av offentlige anskaffelser](#).

¹⁷ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>.



Figur 1. DFØs statistikk om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser per kvartal viser en tydelig økning i 30 prosent vekting av klima og miljø og klima- og miljøkrav.

at offentlige anskaffelser skal være et klima- og miljøpolitisk virkemiddel.¹⁸ I *Klimamelding 2035* varsler regjeringen at den vil legge til rette for at klima- og miljøhensyn vektlegges i offentlige anskaffelser, fortsette arbeidet med å forbedre data og statistikk for å fremme grønne anskaffelser, styrke kompetansen om helhetlig anskaffelsespraksis og få ned det totale klimaavtrykket fra anskaffelser, og styrke DFØs veiledning gjennom revidering av denne handlingsplanen.¹⁹

Ifølge *Draghi*-rapporten om europeisk konkurransekraft²⁰ er offentlige anskaffelser et viktig virkemiddel for å forbedre europeisk konkurransekraft, og *Letta*-rapporten om visjoner for EUs indre marked²¹ peker på at det bør bygges kapasitet for å realisere innovasjonspotensialet i anskaffelser. EU anser offentlige anskaffelser som et strategisk virkemiddel for å nå klima- og miljømål. Dette reflekteres i EUs gjeldende anskaffelsesregelverk (2014),²² Kommisjonens utvikling av kriterier for grønne offentlige anskaffelser,²³ EUs grønne giv (*European Green Deal*),²⁴ som er EUs grønne vekststrategi, og at en rekke EU-regelverk på klima- og miljøområdet har egne

¹⁸ Meld. St. 22 (2018-2019) *Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser* s. 78, Meld. St. 35 (2024-2025) *Norges arbeid med bærekraftsmålene - Status, utfordringer og veien videre*, og *Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no*. Se også Meld. St. 13 (2020-2021) *Klimaplan for 2021-2030* s. 61, *Handlingsplan for en sirkulær økonomi 2024-2025* s. 12, Meld. St. 27 (2016-2017) *Industrien - grønnere, smartere og mer nyskapende*, Meld. St. 41 (2016-2017) *Klimastrategi for 2030 - Norsk omstilling i europeisk samarbeid* s. 40, *Bedre vekst, lavere utslipp - regjeringens strategi for grønn konkurransekraft* s. 21-23, og Meld. St. 45 (2016-2017) *Avfall som ressurs - avfallspolitikken og sirkulær økonomi*.

¹⁹ Meld. St. 25 (2024-2025) *Klimamelding 2035 - på vei mot lavutslippssamfunnet* s. 96.

²⁰ European Union (2024): *The future of European competitiveness - Part A: A competitiveness Strategy for Europe*.

²¹ Letta, Enrico (2024): *Much more than a market - Speed, Security, Solidarity - Empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens* s. 46.

²² *Direktiv 2014/24/EU om offentlige anskaffelser*.

²³ *GPP Criteria and Requirements - European Commission*.

²⁴ *European Green Deal - Consilium* og *Green Deal - regjeringen.no*.

bestemmelser om grønne offentlige anskaffelser.²⁵ Både EUs arbeidsplan for økodesignforordningen²⁶ og EUs ren industriplan (*Clean Industrial Deal*)²⁷ trekker fram klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser som et virkemiddel for at EUs marked skal være ledende (*lead markets*). OECD peker på offentlige anskaffelser som et sentralt virkemiddel for grønn omstilling,²⁸ og FNs *OnePlanet Network* (tiårsprogrammet for bærekraftig produksjon og forbruk) har lansert globalt samarbeidsprogram for bærekraftige anskaffelser.

Utviklingen i bruken av klima- og miljøkrav og -kriterier i offentlige anskaffelser har vært positiv, særlig etter innføringen av anskaffelsesforskriften § 7-9. DFØs analyse viser en tydelig økning i andel anskaffelser hvor klima- og miljø vektet 30 prosent eller mer, og/eller at det er stilt klima- og miljøkrav. Andelen har økt fra under 60 prosent i 2023, til om lag 75 prosent i 2025. Økningen er høyest innen innkjøpskategorier med betydelig klima- og miljøbelastning.²⁹ Parallelt med at vi får på plass mer miljøvennlige løsninger, og at klimagassutslipp per krone i Norge går ned,³⁰ er det økende forbruket i offentlig sektor imidlertid uendret. Dette krever økt oppmerksomhet og arbeid framover. DFØ vil derfor i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger³¹ i enda større grad vektlegge tiltak knyttet til å unngå å anskaffe nytt (jf. UFF-rammeverket som beskrevet i kapittel 1.6 nedenfor).

1.5 Klima og miljø i anskaffelsesregelverket

Lov om offentlige anskaffelser § 1 slår fast at loven har som overordnet formål å fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser. Paragraf 5 første ledd lovfester at oppdragsgivere skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. Dette skal blant annet skje ved at oppdragsgiveren tar hensyn til livssyklus-kostnader. Bestemmelsen retter seg ikke mot den enkelte anskaffelsen, men stiller overordnede krav til virksomhetens samlede anskaffelsespraksis.³²

I januar 2024 trådte en ny bestemmelse i anskaffelsesforskriften § 7-9 i kraft, som har som mål å redusere anskaffelsens samlede klimaavtrykk eller miljøbelastning, jf. første ledd. Som hovedregel skal klima- og miljøhensyn vektet med minimum 30 prosent i alle anskaffelser, jf. andre ledd. Alternativt kan det stilles krav dersom det er klart at det gir en bedre klima- og miljøeffekt, jf. fjerde ledd.

Å **redusere skadelig miljøpåvirkning** innebærer blant annet reduksjon av klimagassutslipp, forurensning, helse- og miljøskadelige stoffer, spredning av mikroplast, og tap av arter og naturmangfold. Å **fremme klima- og miljøvennlige løsninger** kan innebære å velge løsninger som er nye på markedet, og å legge til rette for innovasjon. I tillegg til å stille klima- og

²⁵ For eksempel [Forordning \(EU\) 2024/1781 om opprettelse av et rammeverk for økodesignkrav for å fremme bærekraftige produkter \(økodesignforordningen\)](#) art. 65, [Forordning \(EU\) 2023/1542 om batterier og kasserte batterier \(batteriforordningen\)](#) art. 85, [Forordning \(EU\) 2025/40 om emballasje og emballasjeavfall \(emballasjeforordningen\)](#) art. 63, [Direktiv 2023/1791 om energieffektivisering \(revidert energieffektiviseringsdirektiv\)](#) art. 7, [Forordning 2024/3110 \(EU\) om fastsettelse av harmoniserte regler for markedsføring av byggevarer \(revidert byggevarerforordning\)](#) art. 83, [Forordning \(EU\) 2024/1735 om etablering av et rammeverk av tiltak for å styrke Europas økosystem for produksjon av nullutslippsteknologi \(forordning om produksjon av nullutslippsteknologi - NZIA\)](#) art. 25, og [Forordning \(EU\) 2024/1252 om rammeverk for kritiske råmaterialer \(CRMA\)](#) art. 26(1)d.

²⁶ Communication 2025/187: [Ecodesign for sustainable products and Energy Labelling Working Plan](#) s. 11.

²⁷ Communication 2025/85: [The Clean Industrial Deal](#) s. 7.

²⁸ Se for eksempel [Harnessing Public Procurement for the Green Transition | OECD](#) (2024).

²⁹ DFØ: [Statistikk om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser](#) (2024).

³⁰ Rapport fra Menon Economics (2023) [Klimafotavtrykk av offentlige anskaffelser](#).

³¹ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#).

³² [Prop. 51 L \(2015-2016\) Lov om offentlige anskaffelser](#) s. 82.

miljøkriterier og -krav i tråd med anskaffelsesregelverket, er det også viktig at oppdragsgivere sørger for god kontraktsoppfølging for at klima- og miljøkrav i kontrakter skal bli overholdt.

I lys av regelverket kan det sies at klima- og miljøvennlige og innovative offentlige anskaffelser defineres av et tredelt formål om å: 1) redusere skadelig miljøpåvirkning;³³ 2) fremme klima- og miljøvennlige løsninger, herunder null- og lavutslippsløsninger, sirkulær økonomi og grønn konkurransekraft,³⁴ og 3) fremme mer bærekraftige leverandørkjeder og grønne arbeidsplasser nasjonalt og globalt.³⁵

Meld. St. 13 (2020-2021) Klimaplan for 2021-2030 (Klimaplanen) legger følgende definisjoner til grunn:

Nullutslipp: En nullutslippsteknologi eller -løsning har ikke direkte utslipp av klimagasser og eksos ved bruk. Det vil for eksempel si bruk av elektrisk motor i kombinasjon med batteri, direkte bruk av strøm, eller brenselcelle som utnytter en karbonfri energibærer, som hydrogen.

Lavutslipp: En teknologi eller løsning med vesentlig utslippsreduksjon sammenliknet med konvensjonell teknologi.

Fossilfritt: Fossilfritt betyr at det ikke blir benyttet fossile brenslers i drift.

For flere definisjoner viser vi til ordlisten i Klimaplanen.

Anskaffelsesutvalget har lagt fram to NOU-er med forslag til nytt anskaffelsesregelverk, blant annet forslag til ny bestemmelse om grønn omstilling.³⁶ En sentral del av utvalgets mandat var å styrke klima- og miljøhensyn i regelverket.³⁷ Nærings- og fiskeridepartementet har i Prop. 147 L (2024-2025) *Lov om endringer i anskaffelsesloven (samfunnshensyn mv.)* blant annet foreslått å samle og til en viss grad samordne bestemmelsene om samfunnshensyn i offentlige anskaffelser. I proposisjonen foreslås det en ny § 5b om Klima- og miljøhensyn som i all hovedsak er en videreføring av anskaffelsesforskriften § 7-9. Departementet foreslår også en ny § 5a om plikt til å ha anskaffelsesstrategi og rutiner for å ivareta samfunnshensyn.³⁸

EU har igangsatt en prosess for å revidere anskaffelsesdirektivene.³⁹ Revideringen har som formål å legge til rette for bærekraft, motstandsdyktighet (*resilience*) og europeiske preferansekriterier i

³³ Jf. anskaffelsesloven § 5, som sier at anskaffelsespraksis skal bidra til å redusere skadelig miljøpåvirkning.

³⁴ Jf. anskaffelsesloven § 5, som sier at klimavennlige løsninger skal fremmes der det er relevant. [Meld. St. 22 \(2018-2019\) Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser](#) fastslår at lav- og nullutslippsløsninger og sirkulær økonomi er prioriterte områder for grønne og innovative offentlige anskaffelser. [Bedre vekst, lavere utslipp – regjeringens strategi for grønn konkurransekraft](#) (2017) koblet grønne og innovative anskaffelser nært til å fremme grønn konkurransekraft i næringslivet.

³⁵ Jf. anskaffelsesloven § 5, som sier at skadelig miljøpåvirkning skal reduseres. Skadelig miljøpåvirkning kan forårsakes i ulike ledd av leverandørkjeden. Oppdragsgiver kan stille egnede krav og kriterier knyttet til ulike trinn i anskaffelsesprosessen, jf. § 5 andre ledd.

³⁶ [NOU 2023: 26 Ny lov om offentlige anskaffelser – Første delutredning](#) og [NOU 2024: 9 Ny lov om offentlige anskaffelser – Andre delutredning](#).

³⁷ [Mandat for lovutvalg som skal revidere anskaffelsesregelverket](#) og [NOU 2023: 26 Ny lov om offentlige anskaffelser – Første delutredning](#) s. 52.

³⁸ [Prop. 147 L \(2024-2025\) Lov om endringer i anskaffelsesloven \(samfunnshensyn mv.\)](#). Lovproposisjonen er pr. oktober 2025 ikke behandlet i Stortinget.

³⁹ [COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS The Clean Industrial Deal: A joint roadmap for competitiveness and decarbonisation](#) pkt. 3.1 og [Prop. 147 L \(2024-2025\) Lov om endringer i anskaffelsesloven \(samfunnshensyn mv.\)](#) s. 16.

strategiske sektorer. Kommisjonen har varslet at den vil legge frem forslag til revidert regelverk i 2026.⁴⁰

1.6 Sirkulær økonomi

Sirkulær økonomi innebærer å utnytte naturressurser og produkter effektivt og så lenge som mulig, i et kretsløp der minst mulig ressurser går tapt,⁴¹ slik at behovet for påfyll av nye materialer og energi reduseres mest mulig. Omstilling til en mer sirkulær økonomi kan bidra til å redusere Norges globale klima- og miljøfotavtrykk, samtidig som norsk næringsliv på sikt vil kunne styrke sin konkurransevne.⁴² Tilgang til metaller og mineraler er en forutsetning for det grønne skiftet, og sirkularitet er et viktig virkemiddel for å oppnå dette.⁴³ Gjennom mer sirkulære anskaffelser er det også et potensiale for kostnadsbesparelser.

Det er et politisk mål at Norge må gå fra en lineærøkonomi med bruk-og-kast til en sirkulærøkonomi.⁴⁴ *Nasjonal strategi for en grøn, sirkulær økonomi* ble lagt fram i 2021. Denne ligger tett opp til politikken i EUs handlingsplan for sirkulær økonomi⁴⁵ fra 2020.⁴⁶ I 2024 ble *Handlingsplan for en sirkulær økonomi* lansert.⁴⁷ EU har som oppfølging av den grønne given og sin handlingsplan for sirkulær økonomi utviklet en omfattende regelverkspakke for sirkulær økonomi, som også gjennomføres i Norge gjennom EØS-avtalen.

Tiltaksrammeverket UFF (Unngå, Flytte, Forbedre – se figur 2) er sentralt for sirkulær økonomi og omstilling til et lavutslippssamfunn, og er relevant for både utforming av overordnet politikk og enkelttiltak. UFF-rammeverket innebærer at man så langt det er mulig skal *unngå* aktiviteten som gir utslipp. Dette kan for eksempel innebære å unngå forbruk og redusere reisebehovet. Å *flytte* aktiviteten vil si endre måten den blir gjennomført på. Eksempler på dette kan være å velge bærekraftige reisemåter og plantebasert mat. Å *forbedre* kan for eksempel være å velge produkter med lavest mulig klima- og miljøbelastning. Det er nødvendig å gjennomføre alle tre typer tiltak, og rammeverket kan tilpasses alle sektorer og innkjøpskategorier.⁴⁸

1.7 Grønn innovasjon

For å lykkes med grønn omstilling må vi både å bruke nye løsninger raskere når de er tilgjengelige, og mobilisere leverandørene ved aktivt å etterspørre utvikling av nye grønne løsninger. Å kun basere anskaffelser på hyllevareløsninger som til enhver tid er tilgjengelige

⁴⁰ [COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS The Clean Industrial Deal: A joint roadmap for competitiveness and decarbonisation](#) pkt. 3.1.

⁴¹ [Sirkulær økonomi - miljodirektoratet.no](#)

⁴² [Handlingsplan for en sirkulær økonomi 2024-2025](#) s. 5-6.

⁴³ [Handlingsplan for en sirkulær økonomi 2024-2025](#) s. 38.

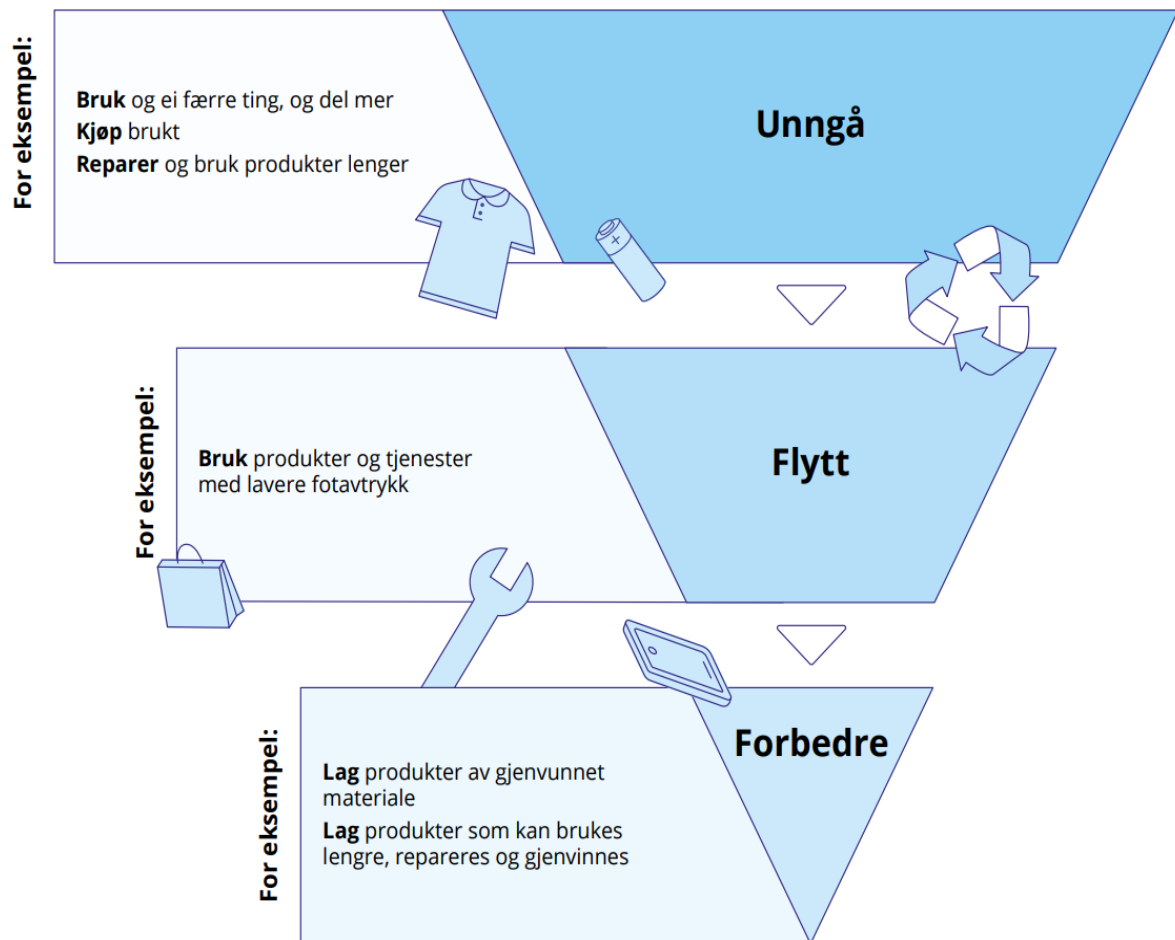
⁴⁴ [Hurdalsplattformen](#) (2021) s. 86 og [Meld. St. 13 \(2020-2021\) Klimaplan for 2021-2030](#) pkt. 6.6 Sirkulær økonomi og digitalisering. Se også [Meld. St. 45 \(2016-2017\) Avfall som ressurs – avfallspolitikken og sirkulær økonomi](#) s. 40: «Regjeringen vil utnytte den anskaffelsesfaglige kompetansen i Difi på miljø til veiledning og utvikling av anskaffelsesfaglig metodikk og praksis som støtter opp om avfallspolitikken og prinsippene i en sirkulær økonomi».

⁴⁵ [EUs handlingsplan for sirkulær økonomi](#) (2020).

⁴⁶ [Nasjonal strategi for en grøn, sirkulær økonomi](#) s. 6.

⁴⁷ [Handlingsplan for en sirkulær økonomi 2024-2025](#) s. 6.

⁴⁸ Denne beskrivelsen av UFF-rammeverket er i hovedsak hentet fra [NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050](#) s. 50.



Figur 2. Rammeverket for tiltak unngå – flytte – forbedre (UFF) i en mer sirkulær økonomi (eksemplene i figuren er ikke uttømmende). Figuren er hentet fra NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050 s. 179.

i markedet er ikke tilstrekkelig. Innovative anskaffelser (IOA) skiller seg fra «tradisjonelle» anskaffelser ved at de etterspør utvikling av nye løsninger for å møte et behov markedet ikke har hylleklare løsninger for.⁴⁹ Slike anskaffelser kan gjennomføres på flere måter, fra *innovasjonsvennlige anskaffelser* hvor det tas grep i anskaffelsen for at leverandørene skal kunne tilby de aller nyeste løsningene og den fremste teknologien, til *anskaffelser av forskning og utviklingstjenester (FoU)* for å utvikle helt nye løsninger og teknologi. Mellom disse ytterpunktene kan vi plassere *anskaffelser av nesten markedsklare eller uprøvde løsninger*, typiske testkjøp/piloteringer.

Innovative anskaffelser skjer derfor langs en skala (se figur 3). Riktig type anskaffelse vurderes ut fra behovet og målsetningen for anskaffelsen, og tilgjengeligheten av løsningen i markedet. Ofte blir selve behovet justert etter hvilke hyllevareløsninger som er tilgjengelige. Det reelle behovet for mer bærekraftige løsninger blir derfor ofte ikke kommunisert til markedet.

Flere anskaffelsesprosedyrer åpner for innovasjon, og kan også benyttes til andre formål, og enkelte FoU-anskaffelser er unntatt utlysingsplikt. Derfor finnes det ikke en fullgod oversikt

⁴⁹ Anskaffelsesforskriften § 4-5 (h) definerer «innovasjon» som «innføring av en ny eller betydelig forbedret vare, tjeneste eller prosess, inkludert produksjons-, bygge- eller anleggsprosesser, en ny markedsføringsmetode eller en ny organisasjonsmetode innen forretningspraksis, arbeidsplassorganisering eller eksterne relasjoner.»

over bruken av innovative anskaffelser. Data fra Doffin viser at kun 0,5 prosent av alle utlysninger gjort i 2024 benyttet prosedyrer tilrettelagt for eller med krav om innovasjon.⁵⁰ Utvidet til å også omfatte konkurranse med forhandling er omfanget 6,8 prosent. Samtidig oppgir hele 25 prosent av offentlige virksomheter i DFØs anskaffelsesundersøkelse å ha kjøpt utvikling av nye produkter og tjenester de siste to årene. Statlige virksomheter oppgir å etterspørre grønn innovasjon sjeldnere enn kommuner og fylkeskommuner.⁵¹

En gap-analyse utført av DFØ i 2024 sammenligner andel offentlige⁵² og private virksomheter⁵³ som oppgir at de tilbyr grønn innovasjon. Analysen avdekker at tilbud og etterspørsel stort sett følger hverandre på tvers av kategorier, med unntak av bygg- og anlegg og transport (høyere etterspørsel) og møbler (bedre tilbud).⁵⁴ Etterspørsel i bygg- og anleggssektoren er et eksempel på at arbeid over tid har bidratt til å påvirke offentlig etterspørsel. Kategorien møbler og tekstiler, hvor tilbudet av grønn innovasjon er større enn etterspørselen, viser et behov for målrettede tiltak mot offentlig sektor som bidrar til at de grønne løsningene raskere blir tatt i bruk.

Det er vanskelig å tallfeste total samfunnsøkonomisk gevinst fra innovative anskaffelser. Effektberegninger av enkeltprosjekter eller utvalg av prosjekter viser imidlertid at gevinstene av innovative anskaffelser langt overgår utviklingskostnadene, selv om hvert enkelt prosjekt ikke har noen garanti for å lykkes. En sammenstilling fra 2019 av gevinstanalyser gjort for 18 innovative anskaffelser anslår gevinster på mellom 334 mnok og 39,2 mrd. kr.⁵⁵ Flere norske og internasjonale evalueringer viser til næringsvekst og økt sysselsetting.⁵⁶ Effektberegninger fra Menon av seks gjennomførte innovative anskaffelser viser mulige reduksjoner i klimagassutslipp på over 730 000 tonn CO₂ i løsningenes levetid hvis de brukes av offentlig sektor.⁵⁷

Grønn næringsutvikling

Privat sektor har ikke alltid tilstrekkelige forretningsmessige insentiver til å utvikle grønne løsninger. Grønne forretningsmuligheter innen ren teknologi (*cleantech*) og sirkulærøkonomi kan gi store samfunnsgevinster og stimulere til næringsvekst, med offentlige anskaffelser som en viktig drivkraft.

Erfaringer fra StartOff viser en gjennomsnittlig omsetningsøkning hos leverandørene på 360 prosent ett år etter ferdigstilt prosjekt (prosjekter hvor løsningen ble videreutviklet eller anskaffet). Omtrent 60 prosent har videreutviklet eller solgt løsningen til oppdragsgiver, mens 37 prosent også selger den utviklede løsningen til andre private eller offentlige kunder (ett år etter prosjektslutt).

Det er et stort behov for mer innovasjon i langt flere anskaffelser, også for å imøtekomme krav i kommende EU/EØS-regelverk.⁵⁸ Norge ligger på sjuende plass når det gjelder tilrettelegging for

⁵⁰ Med krav om, eller spesielt tilrettelagt anskaffelse eller utvikling av innovative løsninger: Innovasjonspartnerskap, plan- og designkonkurranse eller konkurransepreget dialog.

⁵¹ 29 mot henholdsvis 43 og 51 prosentpoeng.

⁵² Oppdragsgivere som oppgir å etterspørre grønn innovasjon «noen ganger», «ofte» og «veldig ofte»:
[Anskaffelsesundersøkelsen 2024](#).

⁵³ Foretak i næringslivet som har introdusert innovasjon med miljøfordel. [Undersøkelsen om innovasjon i næringslivet – SSB](#).

⁵⁴ DFØ (2025) [Gapanalyse grønne innovative anskaffelser](#).

⁵⁵ Sluttevaluering av Nasjonalt program for leverandørutvikling, Menon (2019).

⁵⁶ [Meld. St. 30 \(2019-2020\) En innovativ offentlig sektor – Kultur, leining og kompetanse](#).

⁵⁷ Menon Economics (2024) [Grønne innovative offentlige anskaffelser](#).

⁵⁸ Dette inkluderer [Forordning om rammeverk for kritiske råmaterialer](#) med tiltak for å sikre ombruk og sirkularitet i offentlige anskaffelser, [Forordning om produksjon av nullutslippsteknologi](#) med henvisning til offentlige anskaffelser og før-kommersielle

innovative anskaffelser i EU/EØS, men utvikler seg saktere enn EU-gjennomsnittet.⁵⁹ Bortfall av økonomisk støtte til innovative anskaffelser, kombinert med utfordringer i kommuneøkonomi, er barrierer for å øke andelen innovative anskaffelser (se om barrierer i kapittel 1.9).

1.8 Digitalisering

Ifølge den nasjonale digitaliseringsstrategien skal Norge bli verdens mest digitaliserte land innen 2030,⁶⁰ og digitalisering kan bidra i den grønne omstillingen.⁶¹ Det grønne skiftet og den digitale utviklingen er to parallelle prosesser som ses i sammenheng, hvor digital teknologi skal støtte en bærekraftig utvikling. Dette kalles ofte for «den doble grønne og digitale omstillingen»⁶² (*twin transitions*).⁶³ Et av tiltakene i digitaliseringsstrategien er å øke bruken av grønne og innovative anskaffelser hvor digitale løsninger bidrar til bærekraftige produkter og tjenester.⁶⁴ Effektiv styring forutsetter god tilgang til data, som krever digitalisering. Dette beskrives nærmere særlig i kapittel 3.5 om data og kapittel 3.4 om digitalisering. Selv om digitalisering kan brukes til å redusere klima- og miljøbelastning, så fører den også med seg klima- og miljøutfordringer. For eksempel bruker datasentre store mengder kraft og beslaglegger store arealer. Politiske mål for å møte disse utfordringene beskrives nærmere i den nasjonale digitaliseringsstrategien.⁶⁵

1.9 Barrierer og hovedgrep

Barrierene for klima-, miljøvennlige og innovative offentlige anskaffelser er grundig undersøkt og dokumentert i stortingsmeldinger,⁶⁶ rapporter⁶⁷ og brukerundersøkelser.⁶⁸ Sentrale barrierer er blant annet mangel på kompetanse om klima-, miljøvennlige og innovative anskaffelser, frykt for å gjøre feil, manglende skalering og utbredelse, ledelsesforankring, tid og ressurser, samt at enkelte grønne løsninger kan koste mer på kort sikt for den enkelte virksomheten.

I 2022 undersøkte Riksrevisjonen hvordan offentlige oppdragsgivere innretter anskaffelsene sine slik at de bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger. Riksrevisjonens hovedfunn var: at offentlige oppdragsgiveres anskaffelsespraksis ikke bidrar i stor nok grad til å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger, at mange offentlige oppdragsgivere mangler en helhetlig tilnærming for å ivareta klima- og miljøhensyn i anskaffelser, at det er utarbeidet et omfattende veiledningsmaterieell om grønne offentlige anskaffelser, men det er behov for å gjøre det mer brukervennlig og kjent, at det mangler

anskaffelser, og [Revidert byggevareforordning](#) med innføring av digitale produktpass og utvikling av bærekraftige byggematerialer og produkter.

⁵⁹ Europakommisjonen (2024) [Country Profile - Benchmarking of national policy frameworks for innovation procurement](#)

⁶⁰ [Fremtidens digitale Norge – Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030](#) s. 6.

⁶¹ [Fremtidens digitale Norge – Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030](#) s. 70.

⁶² [Fremtidens digitale Norge – Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030](#) s. 70.

⁶³ Europakommisjonen (2022) [Towards a green and digital future – Key requirements for successful twin transitions in the European Union](#) s. 4.

⁶⁴ [Fremtidens digitale Norge – Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030](#) s. 73

⁶⁵ [Fremtidens digitale Norge – Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030](#) s. 31. Det er for eksempel et politisk mål å øke ombruk av overskuddsvarme fra datasentre i Norge, og at datasentrene skal bli mer sirkulære og ressurseffektive.

⁶⁶ [Meld. St. 22 \(2018-2019\) Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser](#) nevner spesielt behov for kompetanse, styring, ledelse og organisering, og mer samordning og koordinering.

⁶⁷ DFØ i samarbeid med PwC (2024) [Undersøkelse knyttet til anskaffelser i statlige og kommunale virksomheter](#), OECD (2024) [Harnessing Public Procurement for the Green Transition](#), og [Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser – Dokument 3:5 \(2021-2022\)](#) s. 13.

⁶⁸ For eksempel [Anskaffelsesundersøkelsen \(2024\)](#) og (2022), og [Modenhetsundersøkelsen \(2018\)](#). DFØ har også gjennomført en brukerundersøkelse i 2020 i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplan og grønt kompetanseløft.

statistikk og styringsinformasjon om status for grønne offentlige anskaffelser, og at arbeidet med grønne offentlige anskaffelser krever god koordinering mellom ansvarlige departementer.⁶⁹

DFØ vurderer at det har vært en positiv utvikling i offentlige oppdragsgiveres bidrag til å minimere miljøbelastning og fremme klimavennlige løsninger. DFØs veiledningstilbud har blitt bedre kjent, offentlige innkjøpere opplever veiledningen som nyttig,⁷⁰ og det har vært en positiv utvikling i bruken av klima- og miljøkrav (se nærmere beskrivelse i kapittel 1.4). DFØs anskaffelsesundersøkelse (2024) viser også at det er en betydelig økning i andelen virksomheter som gjør tiltak for mer klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor prioriterte innkjøpskategorier, særlig innen transport og møbler. Virksomhetene har gjennomgående høy modenhet i å inkludere klima og miljø på et overordnet nivå i virksomheten, for eksempel i anskaffelsesstrategien. Modenheten er betydelig lavere når det gjelder konkrete tiltak, som innføring av klimaregnskap og rutiner. Dette viser at det fortsatt er en vei å gå før samtlige offentlige virksomheter når ønsket modenhet.⁷¹ Figur 4 nedenfor viser en oversikt over barrierer, løsninger som respons på barrierene, og effekter i perioden 2021-2025.

1.10 Prosessen bak handlingsplanen

Denne handlingsplanen ble varslet i Meld. St. 22 (2018-2019) – *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser*.⁷² Handlingsplanen skulle bidra til å forenkle, effektivisere, profesjonalisere og målrette offentlige anskaffelser som virkemiddel for å nå klima- og miljømål.⁷³ Anskaffelsesavdelingen i Direktoratet for forvaltning og ikt (Difi) fikk i 2019 i oppdrag fra departementene⁷⁴ å utarbeide handlingsplanen i nært samarbeid med Miljødirektoratet.⁷⁵ Anskaffelsesavdelingen ble etter en periode i Digitaliseringsdirektoratet overført til DFØ 1. september 2020.

DFØ utarbeidet handlingsplanen i tett samarbeid med Miljødirektoratet, og lanserte den 9. september 2021. Den første revideringen av handlingsplanen ble ferdigstilt i november 2025. Revisjonene gjennomføres også av DFØ i samarbeid med Miljødirektoratet. I både utarbeidelsen av handlingsplanen og i revideringen har det vært lagt til rette for en åpen og inkluderende prosess. DFØ har involvert berørte statlige aktører, gjennomført innspillmøte med en ekstern referansegruppe og åpnet for skriftlige innspill fra referansegruppen.

På oppdrag fra DFØ har Menon Economics i 2025 utarbeidet en rapport⁷⁶ om hvilke bruker- og samfunnseffekter som har blitt skapt av de ulike delene av grønt kompetanseløft, hvilke synergier det er mellom dem, hvilke miljøeffekter fellesavtalene til Statens innkjøpssenter har hatt hittil og potensialet i form av framtidige miljøeffekter. Rapporten er et av kunnskapsgrunnlagene for revidering av handlingsplanen. Resultater fra rapporten beskrives i kapittel 3.2 om statlige nøkkelvirkosmheter og i kapittel 3.3 om grønt kompetanseløft.

⁶⁹ Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser – Dokument 3:5 (2021-2022).

⁷⁰ DFØs kunde- og brukerundersøkelser (2024 og 2025).

⁷¹ Anskaffelsesundersøkelsen (2024).

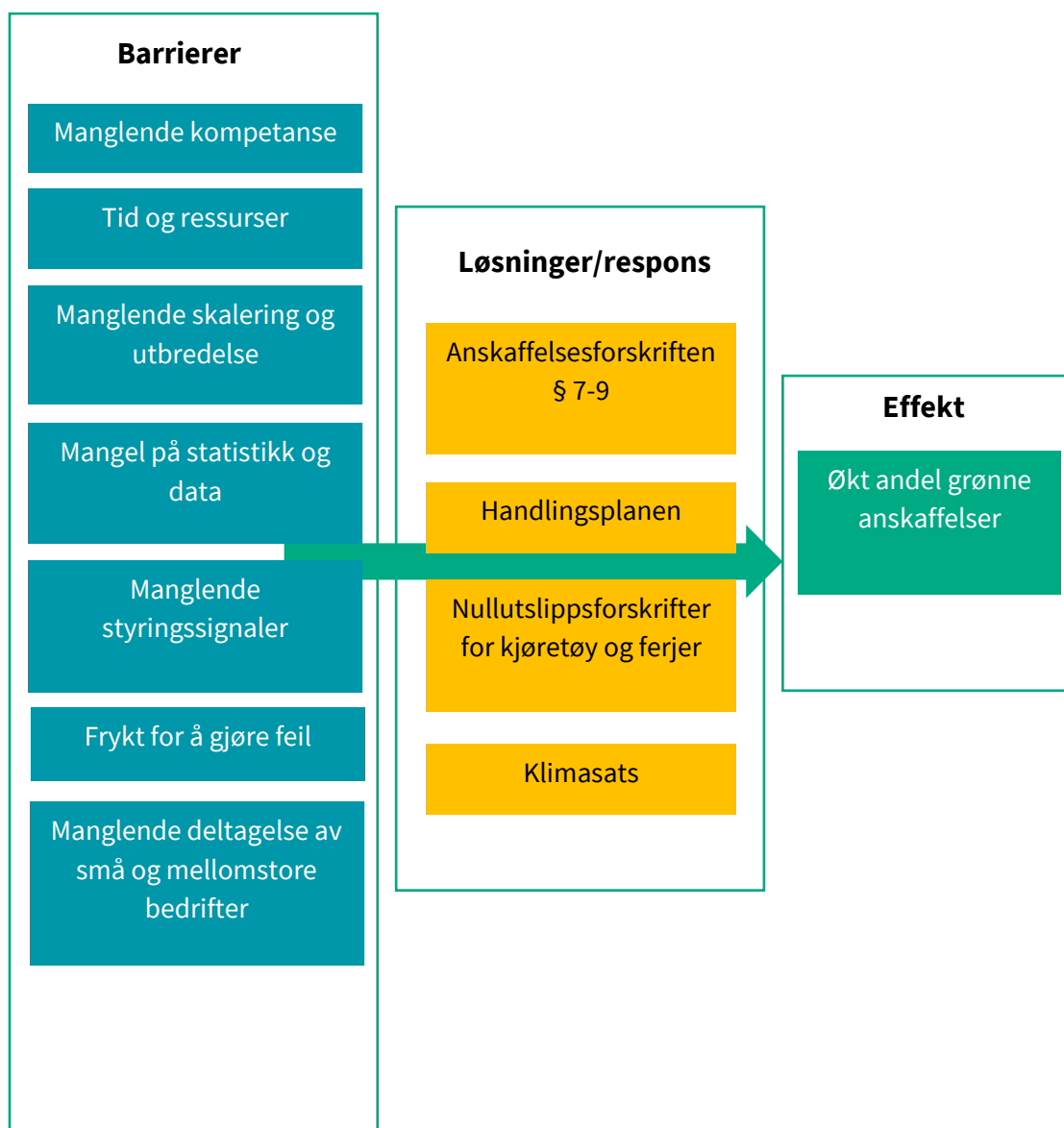
⁷² Meld. St. 22 (2018-2019) *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser* s. 91.

⁷³ Meld. St. 22 (2018-2019) *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser* s. 76.

⁷⁴ Oppdraget ble gitt av Klima- og miljødepartementet i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

⁷⁵ Miljødirektoratet er forvaltningsorgan under Klima- og miljødepartementet med ansvar for å redusere klimautslipp, forvalte natur og forhindre forurensning.

⁷⁶ Menon Economics (2025): *Kunnskapsgrunnlag for revisjon av handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon*.



Figur 4. Oversikt over barrierer, løsninger og effekter i perioden 2021-2025.

2 Hovedgrep for offentlige oppdragsgivere: de prioriterte innkjøpskategoriene

Hovedgrep 1: Offentlige oppdragsgivere skal søke å fremme null- og lavutslippsløsninger og sirkulær økonomi i prioriterte innkjøpskategorier

2.1 Om de prioriterte innkjøpskategoriene

Dette kapitlet retter seg mot offentlige oppdragsgivere, og omhandler de viktigste grepene oppdragsgiverne kan ta for å fremme klima- og miljøvennlige anskaffelser. Med utgangspunkt i politiske prioriteringer i Norge og EU, og kunnskapsgrunnlagene til Miljødirektoratet, er det valgt ut prioriterte innkjøpskategorier der det er et særlig stort potensial for å redusere miljøbelastning og fremme null- og lavutslippsløsninger og sirkulær økonomi.⁷⁷ DFØ har et mål om å fremme grønne anskaffelser med mest mulig klima- og miljøeffekt per krone, og alle tiltak bør vurderes i lys av dette. **De prioriterte innkjøpskategoriene er:**

- **Transport**
- **Bygg, anlegg og eiendom (BAE)**
- **Mat og måltidstjenester**
- **IT-utstyr og programvare**
- **Batterier**
- **Møbler**
- **Tekstiler**
- **Plastprodukter og produkter som inneholder plast**

To **tverrgående tema** framheves innenfor de prioriterte kategoriene:

1. **Null- og lavutslippsløsninger**
2. **Sirkulær økonomi**, inkludert unngå helse- og miljøskadelige stoffer⁷⁸

I tillegg omtaler handlingsplanen råvarer og videreforedlede produkter med **avskogingsrisiko** som et ytterligere tverrgående tema.

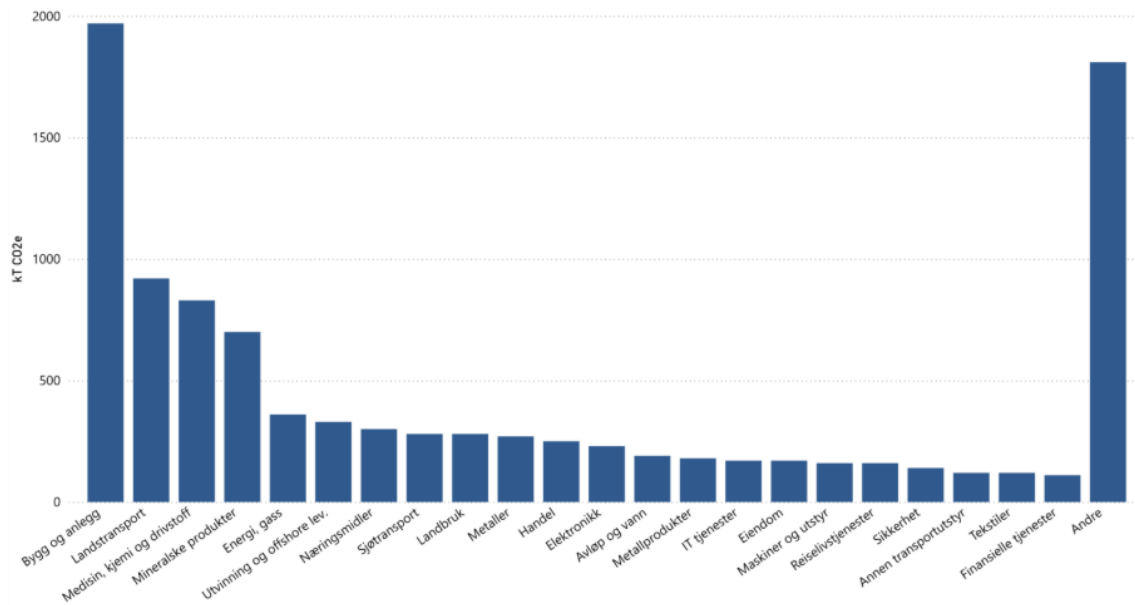
Innen offentlige innkjøp er det bygg- og anleggsektoren som har størst klimafotavtrykk⁷⁹ (se figur 5). Transport er også en betydelig kategori, og dersom transporten som oppstår ved kjøp og levering av produkter og tjenester til det offentlige inkluderes (indirekte transport), er denne

⁷⁷ Meld. St. 22 (2018-2019) [Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser](#), EUs og Norges handlingsplaner for sirkulær økonomi, Meld. St. 13 (2020-2021) [Klimaplan for 2021-2030](#) (Klimaplanen) s. 62, [Bedre vekst, lavere utslipp – regjeringens strategi for grønn konkurransekraft](#) (2017), og Miljødirektoratets årlige rapport Klimatiltak.

⁷⁸ I stortingsmeldingen om smartere innkjøp også omtalt som miljøgifter, men helse- og miljøskadelige stoffer er mest relevant ved offentlige anskaffelser.

⁷⁹ Dette inkluderer klimagassutslipp i utlandet.

kategoriene enda større enn bygg totalt. Kjøp av tjenester, produksjon og forbruk av mat og andre varer er også store kilder til klimafotavtrykk.



Figur 5. Klimafotavtrykket til offentlig innkjøp fordelt på hovedkategorier i 2021 (kt CO₂e) Dette inkluderer både direkte og indirekte utslipp i livssyklusen, både i Norge og utenlands, til varene og tjenestene.⁸⁰ Kilde: Menon Economics (2023): «Klimafotavtrykk av offentlige anskaffelser».

Å etterspørre **nullutslippsløsninger** er hovedsporet innen de fleste transporttyper. I tillegg bør løsninger som reduserer transportbehovet vurderes. For bygg og anlegg skal oppdragsgiver som hovedregel fremme fornybare og klimavennlige løsninger i bygget, nullutslippsløsninger på byggeplass, samt etterspørre sirkulære løsninger og lavutslippsmaterialer.

Ved **sirkulære anskaffelser** skal oppdragsgiver som hovedregel følge prioriteringene i UFF-rammeverket (se generell beskrivelse med figur i kapittel 1.6). Et viktig første steg er å vurdere om innkjøp er nødvendig for å dekke behovet. Dersom innkjøp er nødvendig må det vurderes om behovet dekkes best ved å kjøpe nytt, eller om det kan dekkes på en mer ressurseffektiv måte. Økt ombruk, reparasjon, rehabilitering, sambruk eller leie i stedet for å eie («produkt som en tjeneste») kan utvide produkters levetid og forebygge avfall. Der det likevel er behov for nyanskaffelser er det viktig å tidlig etterspørre egenskaper som fremmer sirkularitet, for eksempel lengre levetid som følge av kvalitet, mulighet for å reparere og oppgradere, og reduksjon av engangsprodukter. Redusert mengde helse- og miljøskadelige stoffer, økt andel materialgjenvunnet råvare i nye produkter og mulighet for å kunne materialgjenvinne produktene etter endt liv, vil også være viktige bidrag. Så mye som 80 prosent av et produkts miljøpåvirkning kan bli avgjort allerede i designfasen.⁸¹ Det er et stort potensial for mer sirkularitet innenfor bygg og anlegg, IT, batterier, møbler og tekstiler.

⁸⁰ Figuren er hentet fra Menon Economics (2023) [Klimafotavtrykk av offentlige anskaffelser](#) s. 18.

⁸¹ [EUs handlingsplan for sirkulær økonomi](#) (2020) pkt. 2.1.

Norge har to ambisiøse mål om å redusere forurensning som følger av bruk og utslipp av **helse- og miljøskadelige stoffer**. Dette er at forurensning skal ikke skade helse og miljø, og at bruk og utslipp av kjemikalier på prioritetslista⁸² skal stanses.⁸³ Offentlige innkjøpere bør stille krav om at varer ikke inneholder kjemiske stoffer som er på den norske prioritetslista eller stoffer på kandidatlista i kjemikalier regelverket Reach.⁸⁴ Det er særlig aktuelt å stille krav knyttet til disse stoffene for offentlige anskaffelser av bygg, IT, tekstiler, møbler og produkter som inneholder plast. Det bør være ekstra fokus på produkter og materialer der barn oppholder seg, som skoler og barnehager.

Offentlige oppdragsgivere bør utvise aktsomhet overfor internasjonale leveransekjeder for å redusere risiko for at innkjøpet bidrar til **avskoging**. Mesteparten av global avskoging skyldes jordbruk, og EUs forbruk står for omtrent 10 prosent av global avskoging gjennom import.⁸⁵ Det er rimelig å anta at en prosentandel også importeres til Norge.⁸⁶ Sertifiseringsordninger løser ikke disse utfordringene alene. Dette er spesielt aktuelle problemstillinger innenfor kategoriene bygg og anlegg, mat, møbler og biodrivstoff.

Energi er en sentral premiss for det grønne skiftet. Klima- og miljøhensyn krever en rask overgang fra fossile til fornybare energikilder. DFØ er i oppstartsfasen med arbeid for å utvikle veiledning om energi i offentlige anskaffelser. I 2025 ble det publisert kriterier for kraftforsyning i [Kriterieveviseren](#),⁸⁷ og DFØ ser på muligheter for å utvikle mulig veiledning innenfor energi.

Innovative anskaffelser bør forankres i virksomhetens anskaffelsesstrategi. Sentrale grep er blant annet å legge til rette for grønn næringsutvikling, og å bruke åpne kravspesifikasjoner og ikke strengere kvalifikasjonskrav enn nødvendig.

I [Eksempelbanken for bærekraftige og innovative anskaffelser](#)⁸⁸ har DFØ samlet en rekke eksempler fra hele landet på strategisk bruk av anskaffelser, blant annet innenfor prioriterte innkjøpskategorier. Det er fem **suksessfaktorer** som går igjen fra eksemplene. Dette er samarbeid mellom oppdragsgiver og leverandør gjennom hele anskaffelsesprosessen, at anskaffelsen er en brikke i et større system som spiller sammen for å nå virksomhetens mål, anskaffelsesstrategier og andre styringsdokumenter som sikrer forankring av anskaffelsesarbeidet i toppledelsen, kontraktsinsentiver som dulter bestillere og leverandører i ønsket retning, og smarte grep for kontraktsoppfølging.⁸⁹

Listen av tiltak nedenfor kan være en god huskeliste for oppdragsgivere innen grønne og innovative anskaffelser.

⁸² Prioritetslista gir oversikt over stoffer Norge har et nasjonalt mål om å fase ut.

⁸³ [Handlingsplan for et giftfritt miljø](#) (2025).

⁸⁴ [Forordning \(EU\) 1907/2006 om registrering, vurdering, godkjenning og restriksjoner av kjemikalier \(REACH\)](#).

⁸⁵ Europaparlamentet (2022) [Deforestation: causes and how the EU is tackling it](#).

⁸⁶ Enten via EU-land eller direkte fra råvareproduserende land.

⁸⁷ [Kraftforsyning – bærekraftige anskaffelser | Anskaffelser.no](#).

⁸⁸ I Eksempelbanken finnes kortfattede eksempler med kontaktopplysninger og konkurransegrunnlag for både faktiske anskaffelser, styringsdokumenter for anskaffelser og kontraktsoppfølging som på ulike måter fremmer grønn omstilling og bærekraftig utvikling.

⁸⁹ [DFØ-notat 2025:01 Hvordan får vi til grønnere og smartere offentlige innkjøp](#).

Generelle tiltak:

- **Få oversikt over klima- og miljøbelastningen** knyttet til virksomhetens forbruk gjennom anskaffelser.
- Husk at **den grønneste anskaffelsen er ofte den du ikke gjør.**
- Vurder mulighet for **samarbeid med andre offentlige virksomheter** for egnede innkjøp.
- Sjekk alltid muligheter for **sambruk, vedlikehold, reparasjon, ombruk og materialgjenvinning** innen bygg, møbler, tekstiler og IT.
- Vurder muligheten for **digitale møter** som alternativ til reiser.
- **Still krav i tråd med** forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport⁹⁰ (heretter omtalt som «**nullutslippsforskriften for kjøretøy**»), og forskrift om krav til nullutslipp av klimagasser ved offentlig anskaffelse av sjøtransport⁹¹ (heretter omtalt som «**nullutslippsforskriften for ferjer**»).
- **Still krav om redusert matsvinn og klimavennlig meny** ved innkjøp av kantinetjenester, møtemat, og arrangementer etc.
- Etterspør **merkeordninger** hvor dette er relevant.
- Unngå unødvendig bruk av produkter og materialer med **helse- og miljøskadelige stoffer.**
- Vurder å **kontraktsfeste hvilke data leverandøren skal bidra med**, for eksempel data om klimagassutslipp i verdikjeden,⁹² og hvordan dataene skal overføres.
- Gjennomfør **systematisk markedskartlegging og -dialog** for å kjenne til hvilke løsninger og hvilken teknologi som finnes
- Der løsningene ikke er tilstrekkelig klima- og miljøvennlige: vurder **innovasjonsløp** for å utvikle eller bruke **nye og bedre løsninger.**
- **Gi forutsigbare signaler til markedet:** informer jevnlig om innkjøpsplaner og behov for bærekraftige løsninger for å øke forutsigbarhet og forventninger til markedet i god tid, i flere kanaler.
- Sørg for god **kontraktsoppfølging.** Dette gir bedre måloppnåelse ved at du får kontraktsmessig ytelse, inkludert at klima- og miljøkrav blir overholdt.
- Etabler **retningslinjer, rutiner og systemer** som bidrar til et bærekraftig forbruk (se mer i beskrivelsen av de enkelte kategoriene nedenfor).

Når virksomhetene skal gjøre konkrete anskaffelser må anbefalingene om spesifikke tiltak vurderes opp mot lovens hovedformål om effektiv ressursbruk og utredningsinstruksen for virksomheter som omfattes av denne. Handlingsplanen går ikke inn på detaljer om hvordan innkjøpere kan bruke klima- og miljøkrav, -kriterier, -kontraktsvilkår, merkeordninger og miljøledelsessystemer i anskaffelser. Nærmere veiledning om dette finnes på DFØs nettsider [anskaffelser.no](https://dfos.no).

Offentlige oppdragsgivere skal iht. anskaffelsesloven også ivareta **sosiale hensyn** i sine anskaffelser. Denne handlingsplanen går ikke inn på hvordan andre samfunnshensyn enn klima og miljø kan ivaretas i offentlige anskaffelser. Veiledning om hvordan sosiale hensyn kan ivaretas finnes på DFØs nettside [Ivareta samfunnshensyn i offentlige anskaffelser | Anskaffelser.no](https://dfos.no).

⁹⁰ Forskrift 20. desember 2022 nr. 2384 om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport.

⁹¹ Forskrift 13. november 2024 nr. 3329 om krav til nullutslipp av klimagasser ved offentlig anskaffelse av sjøtransport.

⁹² Slik at oppdragsgiver kan bruke disse tallene til å følge opp leveranser og som bakgrunn for prioritering av klimarelevante anskaffelsestiltak fremover.

Utslippsfrie byggeplasser i Oslo kommune

Bygg- og anleggsnæringen står for 14 prosent av Oslos klimagassutslipp. Siden 2019 har kommunen premiert leverandører som kan bygge med utslippsfrie maskiner. Fra og med 2025 strammer Oslo kommune ytterligere inn. De stiller nå et minstekrav om at alle maskiner på kommunale byggeplasser skal være utslippsfrie.

Bruk av anskaffelser som virkemiddel for å redusere klimagassutslipp har gitt positive resultater for Oslo kommune. Andelen elektrisk arbeid på kommunale bygg- og anleggsprosjekter i Oslo har gått fra null i 2018 til 77 prosent i 2023. Et resultat av dette er store utslippskutt, i tillegg til mindre støy og luftforurensning i nærområdene og bedre arbeidsmiljø for maskinoperatørene.

Kilde: [Krever utslippsfrie anleggsmaskiner på byggeplasser - Oslo kommune - Aktuelt](#)

2.2 Transport

2.2.1 Klima- og miljøpåvirkning fra transport

Den direkte klima- og miljøpåvirkningen fra transport stammer i hovedsak fra klimagassutslipp fra forbrenning av drivstoff. Landtransport, maskiner og luftfart stod i 2023 for utslipp av 10,5 millioner tonn CO₂e,⁹³ som utgjør omtrent 25 prosent av Norges klimagassutslipp. En fossil personbil slipper ut omtrent to tonn CO₂ per år.⁹⁴ Sjøfart, fiske og havbruk stod i 2023 for omtrent ni prosent av utslippene eller 4,2 millioner tonn CO₂e.⁹⁵ I tillegg medfører transport andre typer forurensning som lokal luftforurensning og spredning av mikroplast, samt negative effekter på naturmangfold, blant annet gjennom bruk av arealer og ressurser.

2.2.2 Politiske føringer og regelverk

En sentral politisk føring er **de nasjonale transportplanene (NTP)**. Tiltak i de nasjonale transportplanene kan være initiert nasjonalt eller EU-drevet. Et eksempel på et EU-drevet tiltak er direktivet om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport «*Clean Vehicles Directive*»,⁹⁶ som er gjennomført i norsk rett i nullutslippsforskriften for kjøretøy.⁹⁷

Regjeringen legger UFF-rammeverket til grunn for å kutte utslipp i transportsektoren.⁹⁸ Unngå-tiltak er tiltak som reduserer reisebehovet, flytte-tiltak er tiltak som flytter transport til mer bærekraftige alternativer og forbedre-tiltak er tiltak som forbedrer teknologien gjennom omstilling til nullutslippsteknologi og reduksjon av energiforbruk. For å få utslippskutt raskt nok bør tiltak i alle tre kategorier iverksettes samtidig. Nullutslippsløsninger er nå tilgjengelig i flere kjøretøysegmenter. Elektriske personbiler erstatter i økende grad fossile personbiler. Varebiler,

⁹³ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljodirektoratet.no](#) (s. 53)

⁹⁴ Omtrent 800 liter bensin/diesel x 2,5 (kg. CO₂ pr. liter diesel/bensin).

⁹⁵ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljodirektoratet.no](#) (s. 79)

⁹⁶ [Direktiv \(EU\) 2019/1161 om endring av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport](#) og https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/clean-and-energy-efficient-vehicles/clean-vehicles-directive_en.

⁹⁷ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#).

⁹⁸ [Meld. St. 14 \(2023–2024\) Nasjonal transportplan 2025–2036](#) s. 79, figur 7.6.

busser og ferger har også i økende grad blitt elektrifisert, samt tungtransport og hurtigbåter. Det er også planlagt å teste ut mindre elektriske fly på kortbanenettet.⁹⁹

Transport er den første innkjøpskategorien hvor standardiserte minimumskrav er forskriftsfestet. **Nullutslippsforskriften for kjøretøy** § 3 krever at nye person-, varebiler og busser (M3) er nullutslippskjøretøy. Forskriften åpner for unntak, for eksempel dersom ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig, eller dersom nullutslippsalternativer ikke kan dekke behovet.¹⁰⁰ Bruk av unntaksbestemmelsene skal meldes inn til DFØ, som har ansvar for å følge opp etterlevelsen og melde inn unntak til sektormyndighetene.¹⁰¹ Forskriften åpner for unntak dersom det skal anskaffes brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene.¹⁰² Kjøretøyet skal likevel ha lavest mulig CO₂-utslipp.¹⁰³ **Nullutslippsforskriften for ferjer**¹⁰⁴ § 4 har krav om nullutslipp for anskaffelser av ferjer, tilsvarende som for kjøretøy.

2.2.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien transport

Overgangen fra fossilt drivstoff til nullutslipp i transportsektoren er et viktig næringsutviklingstiltak i det grønne skiftet. Hittil har prioriteringen vært offentlig kjøp og leasing av elektriske person- og varebiler, bybusser, elektrifiseringen av ferger og å etterspørre nullutslippsløsninger ved kjøp av varer og tjenester. Utviklingen har vært positiv innenfor flere av områdene, men fortsatt er omtrent tre av fire offentlige person- og varebiler fossile.¹⁰⁵ Endringstakten begrenses av flere faktorer, som for eksempel teknologien i selve transportmiddelet, ladeinfrastrukturen, levetiden til allerede anskaffede kjøretøy, samt brukernes interesse for og kompetanse om nye løsninger. Områder som er spesielt aktuelle for næringsutvikling/innovasjon er:

- **Logistikkoptimalisering** gjennom digitale verktøy kan føre til mindre behov for transport og en effektiviseringsgevinst for offentlige oppdragsgivere og leverandører.
- **Ladesystemer** og integrasjon med strømmettet for effektbalansering/prissensitiv styring kan føre til bedre utnyttelse av strømmettet og lavere kostnader for offentlige oppdragsgivere.
- Effekttutjevning ved bruk av **kjøretøy som batteri** (*vehicle to grid - V2G*), kan skape et mer robust strømmett og verdier for offentlige oppdragsgivere.
- **Skip**: batterier/lading og nye drivstoff (spesielt hydrogen og ammoniakk) kan skape nye arbeidsplasser innenfor maritim sektor.
- **Forvaltningssystemer for kjøretøyparker** (styring og vedlikehold) kan effektivisere kjøretøyparken til det offentlige og spare kostnader.
- Integrerte («sømløse») **mobilitetsløsninger** for personer vil kunne effektivisere transport og logistikk-løsninger og spare kostnader.

⁹⁹ Pr. 1. kvartal 2025 var andelen elektriske løsninger følgende for den totale bestanden i Norge: personbiler (28,0 prosent), lette varebiler (7,1 prosent), tunge varebiler (8,1 prosent), busser (12,5 prosent), lastebiler (3,1 prosent), fergesamband (42,8 prosent) og passasjerbåtsamband (13,3 prosent), se [tilnull kvartalsrapport 2025 | 2 – Norsk klimastiftelse](#).

¹⁰⁰ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#) § 4.

¹⁰¹ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#) § 5.

¹⁰² [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#) § 4 (d).

¹⁰³ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#) § 4 andre ledd.

¹⁰⁴ [Forskrift om krav til nullutslipp av klimagasser ved offentlig anskaffelse av sjøtransport](#).

¹⁰⁵ 51.529 av 67.332, pr. 31.12.24). Kilde: Bilparkdata, DFØ.

- **Logistikkssystemer** med lokale **hub'er** for å lette overgang til «last mile» med nullutslipp og felleslevering på tvers av vareleverandører vil kunne effektivisere logistikk-løsninger og spare kostnader.
- Økt innfasing av **batterielektriske lastebiler**.¹⁰⁶
- **Nullutslipps bybusser:** forbedringer av ladeløsninger og infrastruktur rundt løsningen vil kunne føre til mer robuste og effektive løsninger.
- **Nullutslippsfly** (Norge er spesielt relevant pga. kortbanenettet) vil kunne føre til en introduksjon av nullutslippsløsninger i luftfarten.

2.2.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

Unngå (reducer transportbehovet):

- Etablere **digitale møter** som foretrukket alternativ til reise mellom virksomheter eller avdelinger, når fysisk oppmøte ikke er nødvendig.
- **Planlegge møtevirksomhet slik at reisebehov minimeres**, for eksempel ved å vurdere møtefrekvens, slå sammen møter og legge møter etter hverandre.
- **Lokalisere offentlige virksomheter nær kollektivknutepunkter eller i områder med god kollektivdekning**, særlig virksomheter med mange besøkende. Tilrettelegge for **parkerings med sykkel**, og avgiftsbelegge parkering av privatbil.
- **Planlegge organisering og lokalisering av virksomheter** slik at enheter med tett samarbeid eller gjensidig avhengighet samles fysisk, og unngå unødig spredning av ansatte på flere lokasjoner der det er mulig.
- Legge til rette for **bruk av hjemmekontor** gjennom enhetlige retningslinjer.
- Ha **gode bestillingsrutiner for levering av varer og tjenester** som blant annet sørger for **færre leveranser**, for eksempel ved å samle bestillinger, minsteordregebyr,¹⁰⁷ prising av hver levering, påslag for korte leveringsfrister, og redusere antall hurtigleveranser.

Flytte (bruk mindre miljøbelastende transportmidler):

- Bruke **mindre forurensende transport** når det er mulig, for eksempel kollektive løsninger og tog i stedet for fly eller bil.
- **Stille krav til leverandører av reisebyråtenester** om å tilrettelegge for **enkel bestilling av klima- og miljøvennlige arbeidsreiser**.
- **Optimalisere bruken av kjøretøy internt i virksomheten**, for eksempel ved **deling** av kjøretøy.
- **Tilrettelegge for aktive arbeidsreiser**, for eksempel ved å investere i el-sykler/sykler som de ansatte kan benytte, og gode garderobefasiliteter.

Forbedre (bruk mindre miljøbelastende teknologier):

¹⁰⁶ Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 kap. 7.5.1.

¹⁰⁷ I Statens innkjøpssenter sin fellesavtale om forbruksmateriell er det blant annet innført minsteordregebyr til oppdragsgiver hvis det gjennomføres ordrer til under 1000 kr. Les mer her: [Aktiv kontraktsoppfølging sikrer miljøvennlige vareleveranser i staten | Anskaffelser.no](https://www.staten.no/ansaffelser.no).

- Det er pålagt i nullutslippsforskriften for kjøretøy å kjøpe inn utslippsfrie kjøretøy innenfor kategoriene personbil, varebil og buss. Dersom behovet ikke kan dekkes med elektrisk kjøretøy, åpner nullutslippsforskriften for at kjøp av **brukt kjøretøy**.¹⁰⁸
- **Stille krav til nullutslipp ved kjøp av transporttjenester**, for eksempel leiebil, kollektiv, og ferjer.¹⁰⁹
- **Stille krav til nullutslipp ved leveranse av varer og tjenester**.¹¹⁰ Dette gjelder både leveranser av varer, massetransport til og fra bygge- og anleggsplasser, og transport av servicetjenester som f.eks. håndverkere og renholdspersonale.

Vurdere å måle effekter av tiltak: Ved å bruke [Bilparkdata](#)¹¹¹ i kombinasjon med [DFØs effektkalkulator for personbiler](#) og [DFØs effektkalkulator for varebiler](#) kan offentlige virksomheter beregne hvordan tiltak kan redusere kostnader og CO₂-utslipp.¹¹² DFØ har gjennom verktøyet [Kriterieveiviseren – veileder til bærekraftige krav](#) utarbeidet forslag til krav og kriterier som kan brukes i anskaffelser innen transport. Det er flere eksempler innenfor transport hvor vellykkede anskaffelser har ført til både utslippskutt av CO₂, bedre tjenester og sparte kostnader.

Bodø kommune har begynt å kjøpe bildelingstjenester som et alternativ til å ha egne biler. Bodø kommune inngikk sammen med Nordland fylkeskommune en tjenestekonsesjonskontrakt med Otto Mobility AS i 2023. I løpet av første halvår ble det kjørt 10-15 000 km. per måned, som inkluderer 11 personbiler og to varebiler. Det er per april 2024 fem ulike stasjoner hvor bilene er tilgjengelige. Både privatpersoner og bedrifter kan booke bilene og omtrent 200 kommunalt og fylkeskommunalt ansatte, 600 privatpersoner og drøyt 50 bedriftskunder har tilgang. Du kan lese mer om dette [i Eksempelbanken](#).

Våren 2022 inngikk **Statens innkjøpssenter** en fellesavtale om forbruksmateriell med leverandørene Lyreco Norge AS, Maske AS og Norengros AS. Omtrent 190 statlige virksomheter er tilsluttet avtalen. Et sentralt mål i avtalen er å redusere negativ miljøpåvirkning fra produksjon og transport av forbruksmateriell. I 2024 viser statistikk fra leverandørene at levering med **elektriske kjøretøy** har økt fra 65 prosent i 2022, til 87 prosent i 2023 og til 92 prosent i andre kvartal 2024. Samtidig har andelen **småordre** under 1000 kroner blitt redusert fra 12,7 prosent i 2022 til 9,4 prosent i 2023 og 7,2 prosent i andre kvartal 2024. Du kan lese mer om dette [i Eksempelbanken](#).

¹⁰⁸ [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#) § 4 første ledd bokstav d.

¹⁰⁹ Krav til flytende biodrivstoff i offentlige anskaffelser har minimal klima- og omstillingseffekt. Se Miljødirektoratet (2020) [Vurdering av klimaeffekt av flytende biodrivstoff i offentlige anskaffelser](#) og <https://anskaffelser.no/nv/verktoy/veiledere/drivstoffmatrise-tunge-koeyretoy-til-vegtrafikk>.

¹¹⁰ Krav til flytende biodrivstoff i offentlige anskaffelser har minimal klima- og omstillingseffekt. Se Miljødirektoratet (2020) [Vurdering av klimaeffekt av flytende biodrivstoff i offentlige anskaffelser](#) og <https://anskaffelser.no/nv/verktoy/veiledere/drivstoffmatrise-tunge-koeyretoy-til-vegtrafikk>.

¹¹¹ Data fra kjøretøyregisteret, leasingselskapene og unntaksmeldinger iht. nullutslippsforskriften for kjøretøy¹¹¹ brukes blant annet som operativ styringsdata i DFØs dialog med oppdragsgivere og prioritering av ev. korrigerende tiltak. Dataene gjøres offentlig tilgjengelig i [Bilparkdata](#) og brukes av offentlige virksomheter som grunnlag for forvaltning av deres bilpark og av leverandører av mobilitetsløsninger (f.eks. bilparkadministrasjon) til markedsplanlegging.

¹¹² En annen måte å måle på kan være «personkm eller tonnkm». *KPI'en for å måle dette kan være personkm; (antall personer x antall km hver person fraktes= personkm.), eks. 1 bil kjører 4 personer, 10 km = 40 personkm, eller tonnkm; (godsmasse «tonn» x transportstrekning «km» = tonnkm.), eks: 5 tonn varer kjøres med lastebil 300 km = 1500 tonnkm.*



Utslippsfri lastebil fra Maske. Foto: Sindre Haakonsen.

Kommunestyret i Hamar vedtok i 2017 at kommunens person- og varebiler skulle elektrifiseres innen få år. Hamar kommune har per 2024 elektrifisert 86 prosent av personbilparken og over halvparten av varebilene, ifølge tall fra Bilparkdata. De har jobbet målrettet over tid med både innfasing av kjøretøy og etablering av ladeinfrastruktur. God politisk forankring, en offensiv administrasjon, og engasjerte og kunnskapsrike medarbeidere har vært noe av suksessoppskriften. De har også involvert brukerne i evalueringen av hvilke kjøretøy de skulle anskaffe. Du kan lese mer om dette i [Eksempelbanken](#).

2.3 Bygg, anlegg og eiendom

2.3.1 Klima- og miljøpåvirkning fra bygg, anlegg og eiendom

Anskaffelser innen bygg, anlegg og eiendom (BAE) kan ha betydelig klima- og miljøpåvirkning. I Norge utgjør sektoren omtrent 15 prosent av de totale utslippene.¹¹³ Dette inkluderer både direkte og indirekte klimagassutslipp gjennom hele livssyklusen til bygg og anlegg. **Direkte klimagassutslipp** oppstår hovedsakelig fra energibruk på byggeplasser og anleggsområder, inkludert rivning, oppføring, ombygging og rehabilitering av bygg og utbygging av infrastruktur,¹¹⁴ og fra nedbygging av karbonrike arealer (myr). **Indirekte klimagassutslipp** er knyttet til produksjon og transport av byggematerialer,¹¹⁵ anleggsmaskiner og kjøretøy. Materialer som betong og stål har høyt klimaavtrykk på grunn av energikrevende produksjonsprosesser med høye CO₂-utslipp. Bygg og infrastruktur bruker mye **energi** både under oppføring og i drift. Energibruken i driftsfasen, som oppvarming, kjøling og belysning, utgjør en stor del av sektorens totale energiforbruk. **Andre klima- og miljøbelastninger** inkluderer arealbruksendringer, avfall, støy, luftforurensning, og helse- og miljøskadelige stoffer.

2.3.2 Politiske føringer og regelverk

Strategi for bygg og eiendom i statlig sivil sektor¹¹⁶ har tiltak for bærekraftig, samordnet og kostnadseffektiv forvaltning og leie av lokaler, samt byggeprosjekter. **Samordningsrådet for**

¹¹³ SINTEF (2020:12) [Framsikt 2050 – Hvordan ser framtidens bygg- og anleggsnæring ut?](#)

¹¹⁴ *Infrastruktur* omfatter blant annet anleggsprosjekter for vei, bane, vannforsyning og energi.

¹¹⁵ [Meld. St. 13 \(2020–2021\) Klimaplan for 2021–2030](#) (Klimaplanen).

¹¹⁶ [Ei bærekraftig, kostnadseffektiv og samordna bygg- og eighedsforvaltning – Strategi for bygg og eiendom i statlig sivil sektor](#) (Revisjon av denne pågår).

digitalisering i bygg 2021-2023¹¹⁷ framhever at en digital omstilling er nødvendig for bærekraftig utvikling i BAE-bransjen, med økt bruk av standarder. **Handlingsplan for energieffektivisering i alle deler av norsk økonomi** inkluderer krav om energieffektive statlige innkjøp under visse betingelser.¹¹⁸

Flere forskrifter med hjemmel i plan- og bygningsloven fremmer sirkulær økonomi og klimagassreduksjon. **Byggevareforskriften**¹¹⁹ fjerner dokumentasjonskrav for omsetning av brukte byggevarer. **Byggteknisk forskrift** krever at byggverk skal være tilrettelagt for senere demontering, når dette kan gjennomføres innenfor en praktisk og økonomisk forsvarlig ramme, og at produkter som velges skal være egnet for ombruk og materialgjenvinning.¹²⁰ Ved større arbeider på eksisterende boligblokk og yrkesbygninger skal det kartlegges om noen av bygningsfraksjonene som skal fjernes er egnet for ombruk. Det skal da utarbeides en egen rapport fra ombrukskartleggingen.¹²¹

Miljødirektoratet og DFØ har utredet et forskriftsfestet klimakrav til **bygge- og anleggsplasser** i offentlige anskaffelser som kan bli innført i løpet av 2026 som standardiserte minimumskrav til offentlige anskaffelser.¹²² **EUs byggevareforordning** har en egen bestemmelse om grønne offentlige anskaffelser i art. 83 som sier at Europakommisjonen skal vedta delegerte rettsakter med obligatoriske minimumskrav om miljømessig bærekraft for byggevarer. Dette kan være i form av tekniske spesifikasjoner, tildelingskriterier, eller kontraktsvilkår.¹²³ Forordningen er ansett EØS-relevant.¹²⁴

2.3.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor BAE-kategorien

Det er et stort potensial for klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon i bygge- og anleggssektoren.¹²⁵ Likevel har sektoren de siste årene ligget på et forholdsvis jevnt nivå når det gjelder klimagassreduksjon.¹²⁶ Mesteparten av bygningsmassen og infrastrukturen som vil være i bruk om 50 år er allerede oppført. Derfor er det nødvendig med økt innsats for blant annet vedlikehold og rehabilitering, som hindrer forringelse og forlenger levetiden til eksisterende bygg og infrastruktur og reduserer behovet for å bygge nytt. Ved behov for nybygg vil en reduksjon av volum og areal redusere utslipp av klimagasser og redusere belastningen på naturmangfold. Anskaffelser innen bygg, anlegg og eiendom er et viktig verktøy i arbeidet for en sirkulær økonomi og grønn omstilling. Det kan stilles krav til nullutslippsløsninger, mer klima- og miljøvennlige materialer og design, økt levetid, lengre garantitid, materialgjenvinning, ombruk, endringsdyktighet og reparerbarhet for bygninger, infrastruktur, bygningsdeler, komponenter og

¹¹⁷ Samordningsrådet for digitalisering av bygg-, anlegg- og eiendomsnæringen (2023) [Sluttrapport](#) og [Byggstand | Digitalisering av forretningsprosesser i byggenæringen](#).

¹¹⁸ [Handlingsplan for energieffektivisering i alle deler av norsk økonomi](#) s. 30-31.

¹¹⁹ [Forskrift 17. desember 2013 nr. 1579 om omsetning og dokumentasjon av produkter til byggverk \(byggevareforskriften - DOK\)](#).

¹²⁰ [Forskrift 19. juni 2017 nr. 840 om tekniske krav til byggverk \(byggteknisk forskrift - TEK17\)](#) § 9-5 andre ledd.

¹²¹ [Byggteknisk forskrift - TEK17](#) § 9-7 tredje ledd. Direktoratet for byggkvalitet er i gang med å revidere flere relevante kapitler i TEK17. Det er planlagt en høringsrunde i nær fremtid.

¹²² [Klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser: Utredning del 1](#) og [Klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser: Utredning del 2](#) s. 43.

¹²³ [Revidert byggevareforordning](#) art. 83.

¹²⁴ [EØS-notat om Byggevareforordningen - regjeringen.no](#).

¹²⁵ [Meld. St. 22 \(2018-2019\) Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser](#) s. 82 og [Bedre vekst, lavere utslipp - regjeringens strategi for grønn konkurransekraft](#) (2017) s. 21.

¹²⁶ [Utslipp til luft - SSB](#) og Asplan Viak (2024) [Klimafotavtrykk bygg og anlegg](#).

verktøy etc. Anskaffelser innen bygg og anlegg kan også bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å tåle klimaendringer som flom og økt nedbør. I skjæringspunktet mellom bygg og anlegg og transport er det et potensial for å kutte klimagassutslipp ved omlegging til null- og lavutslippsteknologi på bygge- og anleggsplasser og for transport av materialer og masser til og fra anleggsplasser. Standardiserte krav og kriterier, markedsdialog og innovasjon innen byggevarer, byggemetoder og arbeidsmåter er viktige verktøy for å redusere klima- og miljøbelastningen i sektoren.

2.3.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

- **Lage tilstandsvurdering og vedlikeholdsplaner for eksisterende bygningsportefølje og identifisere om det finnes arealer som dekker behovet** før det vurderes å bygge nytt.
- **Sikre lang levetid:** Dersom nybygg og ny infrastruktur er nødvendig, bør de designes for å vare lenge og bygges sirkulært. Godt vedlikehold, rehabilitering, design og kvalitet som sikrer lang levetid og muligheten for ombruk og materialgjenvinning er viktige tiltak for å redusere uttak av nye naturressurser. Det er også viktig med god kontroll med oppføring og rehabilitering for å hindre byggefeil som skaper avfall og ressursbruk.
- **Effektivisere eksisterende bygg og infrastruktur og redusere arealbruk:** Ved å optimalisere bruken av eksisterende bygninger og infrastruktur med mer sambruk og flerbruk kan man redusere behovet for nybygg og dermed spare ressurser og energi. Kunnskap om naturverdier og ombruk av allerede nedbygde arealer er viktig for bevaring av naturmangfold.
- **Velge materialer og konstruksjonsprinsipper med lav klima- og miljøbelastning:** Bruk av klima- og miljøvennlige materialer, som resirkulert eller ombrukt stål, eller lavkarbonbetong, kan redusere de indirekte utslippene betydelig. Unngå bruk av trevirke med risiko for avskoging og skogforringelse. Oppdragsgiver kan stille krav til materialer, i tillegg til ombruk, gjenvinning, avfallssortering, energieffektivisering etc. Dette er også viktig ved inngåelse av nye leieavtaler når lokalene skal tilpasses for innflytting.
- **Redusere direkte utslipp på byggeplasser og anleggsområder:** Overgang til elektriske eller hydrogenbaserte maskiner kan eliminere direkte utslipp.¹²⁷ Bruk av lokale masser og ombruk av stedlige masser kan bidra til redusert transportarbeid. Bedre logistikk og håndtering av ikke-forurensede masser kan også redusere utslippene.¹²⁸
- **Energieffektivisere eksisterende bygg og infrastruktur:** Energieffektivisering, lokal fornybar energiproduksjon og økt fleksibilitet i strømforbruket demper belastningen på strømmettet og behovet for nye sentraliserte energiproduksjonsanlegg og distribusjonsnett. Dette gir ytterligere samfunnsgevinster i form av økt ressursutnyttelse, bedre kraftbalanse og redusert natur- og arealinngrep. Gjennom forbrukerfleksibilitet, i form av evnen til å styre, lagre og i korte perioder forsyne strømmettet med energi, kan bygg og infrastruktur bidra til å håndtere anstrengte situasjoner i strømforsyningen.¹²⁹

¹²⁷ Klimatiltak 2025 [T25 Alle nye maskiner til bygge- og anleggsplasser er nullutslipp i 2030 - miljodirektoratet.no](#).

¹²⁸ Klimatiltak 2025 [T24 Bedre logistikk og effektivisering i bygge- og anleggsprosjekter - miljodirektoratet.no](#).

¹²⁹ Det er gjort studier på potensialet for energibesparelser fra eksempelvis Enova (SINTEF (2021) [Potensial- og barrierestudie. Energitjenester i næringsbygg](#) og Statsbygg: [Ambisiøse energimål i Statsbygg](#). Bruk av DFØs kriterieveiviser, Statsbyggs rådgivningstjeneste for innleie og energisparekontrakter (EPC), og økonomiske støtteordninger gjennom Enova og Husbanken vil bidra til raskere energieffektivisering i offentlig sektor.

- **Velge riktig gjennomføringsmodell og kontraktstrategi** i tidligfase for å fremme nye byggtekniske løsninger. Samarbeid med markedet for å tidlig identifisere de viktigste klima- og miljøtiltakene kan bidra til å fremme klima- og miljøhensyn. Det anbefales å lage gode beslutningsgrunnlag med langsiktig perspektiv, og vurdere miljøbelastning og kostnader i et livssyklusperspektiv (LCC).
- **Etablere rutiner og systemer** for at klima- og miljøhensyn blir ivaretatt i forbindelse med bygge- og anleggsanskaffelser i tråd med tiltakspunktene over.
- **Oppdragsgivere kan bruke DFØs referanseverktøy [Klimagassutslipp for bygg](#)** for å beregne referansenivå for klimagassutslipp fra materialbruk i bygg.

DFØ har gjennom verktøyet [Kriterieveiviseren – veileder til bærekraftige krav](#) utarbeidet forslag til krav og kriterier som kan inkluderes i anskaffelser knyttet til bygg og anlegg.

Gravefrie løsninger i Porsgrunn

I 2017 startet Porsgrunn med rammeavtaler for kommunalteknikk gjennom samspill med entreprenører. Resultatet er grønnere, billigere og raskere fornyelse av vann og avløpsnett, gjennom bl.a. 80 prosent gravefrie løsninger og 1/3 priskutt på vann- og avløp. Les mer om eksempelet i [Eksempelbanken](#).

Torvbråten skole i Asker

Nye Torvbråten skole i Asker stod i 2020 klar som Norges andre svanemerkede skolebygg. Skolen vant i 2021 prisen for «Årets skolebygg» blant annet fordi bygget har oppnådd passivhusstandard, med jordvarme som dekker all oppvarming, solceller på taket som gir 190 000 kwh per år, og har utstrakt bruk av massivtre. En [sammenlikning av kostnadsnivåer for en rekke nybygde skoler](#) i og rundt Oslo fra Holte Consulting og Menon Economics (november 2023), fant at Torvbråten hadde de laveste byggekostnadene per elev. Les mer om eksempelet i [Eksempelbanken](#).



Torvbråten skole - bygningen kommer på plass. Foto: Asker kommune.

Emblem Skule i Ålesund

Prosjektet med å rive og bygge ny Emblem skole i Ålesund realiserte store miljømessige og økonomiske gevinster gjennom å blant annet ombruk av 3000 tonn materialer og arealeffektivitet – på budsjett. Les mer om eksempelet i [Eksempelbanken](#).



Tegning av ny Emblem Skole sett utenfra. Foto: Ålesund kommunale eide KF.

2.4 Mat og måltidstjenester

2.4.1 Klima- og miljøpåvirkning fra mat og måltidstjenester

Innkjøp av mat og måltidstjenester kan bidra til utslipp av klimagasser, spredning av helse- og miljøskadelige stoffer og legge beslag på knappe ressurser. Klimagassutslippene knytter seg

særlig til dyrking, produksjon og foredling av matvarer, eksempelvis fra metan- og lystgassutslipp fra husdyrenes fordøyelse, arealbruksendringer og lagring og bruk av gjødsel.¹³⁰ Å redusere klimagassutslippene innebærer bruk av lavutslippsteknologi, endret produksjon og atferdsendringer.¹³¹

2.4.2 Politiske føringer og regelverk

I anskaffelser av mat og måltidstjenester skal offentlige oppdragsgivere ivareta en lang rekke hensyn, blant annet klima- og miljø. Regjeringens **klimastatus og plan** framhever at forbruk i tråd med Helsedirektoratets kostråd vil ha betydning for klimagassutslipp.¹³² I 2025 vedtok Stortinget en ny lov om forebygging og reduksjon av matsvinn (**matsvinnloven**), som også vil gjelde visse offentlige virksomheter.¹³³ I tillegg har regjeringen satt i gang en revisjon av **Bransjeavtalen om reduksjon av matsvinn**¹³⁴ hvor myndighetene og private aktører har forpliktet seg til å arbeide for at Norge halverer matsvinnet innen 2030.¹³⁵ I 2024 ble det lagt fram en **stortingsmelding om økt selvforsyning og opptrapping av inntektsmulighetene i jordbruket**.¹³⁶ Meldingen fastslår at økt selvforsyning er avhengig av blant annet endringer i kostholdet i retning energirike matvekster som kan produseres i Norge, samtidig som den høye selvforsyningsgraden på husdyrprodukter opprettholdes.¹³⁷ EU har vedtatt en **revidering av rammedirektivet** om avfall, som blant annet innfører bindende mål om å redusere mengden matavfall i Europa.¹³⁸

2.4.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien mat og måltidstjenester

Handlingsrommet og potensialet for å fremme klima- og miljøhensyn vil avhenge av hvordan innkjøperen organiserer seg når det gjelder håndtering av mat og måltider, og hva som skal anskaffes. Det må skilles mellom innkjøp av mat- og drikkeprodukter (ofte organisert som en rammeavtale for produkter) og kjøp av måltidstjenester (for eksempel catering-tjenester, møtemat eller kantinetjenester). Innkjøperne kan organisere driften på ulike måter, for eksempel gjennom egne kjøkken og personell, eller de kan sette ut driften helt eller delvis til en ekstern aktør. Det er ulike markeder for leverandører av henholdsvis mat- og drikkeprodukter og måltidstjenester, og dermed også ulike bransjeaktører og leverandører. Markedene består av både større og mindre aktører. Mange oppdragsgivere stiller allerede i dag bærekraftskrav i sine matanskaffelser. I 2024 inneholdt 98 prosent av konkurransene som

¹³⁰ [Klimatiltak i Norge mot 2030: Oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslippsreduksjonspotensial, barrierer og mulige virkemidler - 2023 - miljodirektoratet.no](#).

¹³¹ [NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050](#) s. 147.

¹³² Klima- og miljødepartementet: [Regjeringens klimastatus og -plan for 2026](#), vedlegg til Prop. 1 S (2025-2026) s. 71, [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljodirektoratet.no](#) s. 134, tiltakene [J01 Forbruk i tråd med nasjonale kosthold](#) og [J02 Redusert matsvinn](#) og [Kostrådene - Helsedirektoratet](#) (2024).

¹³³ [Prop. 130 L \(2024-2025\) Lov om forebygging og reduksjon av matsvinn \(matsvinnloven\)](#). Pr. oktober 2025 er loven ikke trådt i kraft.

¹³⁴ [Bransjeavtalen om reduksjon av matsvinn](#).

¹³⁵ Klima- og miljødepartementet: [Regjeringens klimastatus og -plan](#) (2024).

¹³⁶ [Meld. St. 11 \(2023-2024\) Strategi for auka sjølvforsyning av jordbruksvarer og plan for opptrapping av inntektsmulighetene i jordbruket](#).

¹³⁷ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljodirektoratet.no](#) s. 127.

¹³⁸ [Direktiv \(EU\) 2025/1892 om endring av direktiv 2008/98/EF om avfall](#) 2008/98/EF om avfall og [Rammedirektiv for avfall \(2025\) | europalov](#).

DFØ har gjennomgått innenfor mat- og hotellkategorien et tildelingskriterium med 30 prosent vekting, miljøkrav, eller begge deler.

Miljødirektoratet har utredet en rekke tiltak innen jordbrukssektoren. To tiltak peker seg ut ved å ha spesielt stort potensial for utslippskutt. Det er å *innrette forbruket i tråd med de nasjonale kostrådene* og å *redusere matsvinn*.¹³⁹ For å øke andelen grønne og innovative anskaffelser på dette området bør innkjøpere i større grad enn tidligere etablere interne rutiner for å følge kostrådene og håndtere matsvinn, og sørge for at anskaffelsene er i samsvar med rutinene. Det er også en utfordring at innkjøpere mangler oversikt over innkjøpene og hvilket klima- og miljøfotavtrykk anskaffelsene har. Det er derfor viktig å etablere rutiner og programmer for rapportering og oppfølging av dette. Leverandører som ivaretar matsvinn og bestillingsløsninger som gjør det enkelt for matbestiller å ta klimavennlige valg, er i stor grad allerede tilgjengelig i markedet. Innovasjon vil likevel kunne bidra til å redusere klima- og miljøbelastningen gjennom å påvirke og hjelpe både leverandører og bestillere til å ta grønnere valg i planleggingen og bestillinger. Det kan for eksempel være ved å utvikle og ta i bruk enda bedre digitale løsninger og mekanismer for bestilling, merking, måling og rapportering.

2.4.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

Unngå (for eksempel å redusere forbruk av utslippsintensive varer):

- **Redusere matsvinn:** Etter kostholdstiltaket er dette det tiltaket Miljødirektoratet har identifisert med nest størst utslippsreduksjonspotensial i jordbrukssektoren.¹⁴⁰ Gjennom redusert matsvinn reduserer man behovet for produksjon av mat, og dermed også utslippene forbundet med produksjon.¹⁴¹ Forbruk av vann og utslipp knyttet til transport av mat reduseres også. Det er særlig mye matsvinn i kategorien frukt og grønt.¹⁴² Krav og kriterier knyttet til matsvinn kan formuleres på ulike måter, for eksempel som krav til å forebygge, kartlegge, redusere og rapportere matsvinn.¹⁴³
- Unngå kjøp av varer som fører til **avskoging og skogforringelse**.

Flytte (for eksempel å etterspørre mat som ikke krever innsatsfaktorer med høye utslipp):

- **Bidra til forbruk i tråd med kostrådene:** Forbruk i tråd med kostrådene er det tiltaket Miljødirektoratet har identifisert som har størst utslippsreduksjonspotensial i jordbrukssektoren.¹⁴⁴ Det vil blant annet innebære at mengden rødt kjøtt bør begrenses til 350 gram per person per uke eller lavere, og at man erstatter rødt kjøtt med for eksempel vegetaralternativer, plantebasert kost eller fisk.¹⁴⁵ Oppdragsgivere bør derfor

¹³⁹ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#) s. 125.

¹⁴⁰ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#) s. 134, [tiltak J02](#) og [Høring - forslag til lov om forebygging og reduksjon av matsvinn \(matsvinnloven\)](#) s. 55.

¹⁴¹ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#), [tiltak J02](#).

¹⁴² [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#), [tiltak J02](#).

¹⁴³ Folkehelseinstituttet (FHI) (2023) [Kartlegging av hvordan fylker og kommuner arbeider for å fremme et sunt, bærekraftig og klimavennlig kosthold](#), s. 30.

¹⁴⁴ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#) s. 125, [tiltak J01](#) og [Kostrådene - Helsedirektoratet](#) (2024).

¹⁴⁵ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljødirektoratet.no](#), [tiltak J01](#).

innføre tiltak, krav og rutiner som begrenser etterspørsel etter og forbruk av rødt kjøtt, og fremmer mer klimavennlig mat.

- Krav til maksimalt klimagassutslipp per rett.
- Reduksjon og effektiv bruk av emballasje, og miljøkrav til selve emballasjen, som krav om emballasje med lavere klima- og miljøbelastning (krav og kriterier knyttet til emballasje er å anse som supplerende til krav og kriterier som har større klima- og miljøeffekt).

Forbedre (for eksempel å endre teknologi og ressursbruk):

- Krav til kjøretøy, frakt og transport for å redusere fossile utslipp
- Sesongbaserte matvarer
- Rabatterte andresorteringsvarer
- Økologiske varer
- Merkeordninger for varer og kantiner
- Klimadata og -merking i bestillingsløsningene

Ha gode interne strategier og rutiner: Klima- og miljøbelastningen til offentlig sektor avhenger ikke bare av krav og kriterier som stilles i en anskaffelse. Det påvirkes også av hvilke rutiner, strategier, forbruksmønstre og valg kjøkkenet og bestilleren har og tar internt i egen virksomhet og drift.¹⁴⁶ For eksempel vil det å sette sammen en klimavennlig meny med lavutslippsråvarer og å forebygge og redusere matsvinn, samt kunnskapsformidling, veiledning og kompetanseutvikling gi utslag i hvilke varer som bestilles fra leverandøren.¹⁴⁷ Ledelsesforankring, interne rutiner og kompetanseheving av personell og innkjøpsansvarlige vil derfor være viktige tiltak og virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningen.

Vurdere å måle effekter av tiltak, for eksempel knyttet til matsvinn: Måling av forbruk gir verdifull data som kan brukes i klimaregnskap og som utgangspunkt for å utforme ytelsesindikatorer (*key performance indicators*). Oppdragsgivere som vil måle klimagassutslipp fra sitt matforbruk kan bruke data fra DFØs [klimakalkulator for matanskaffelser](#) eller utfordre leverandørmarkedet på å levere informasjon om klimafotavtrykk.

Oppdragsgivere kan også dele opp kontraktene, kjøpe enkeltvarer utenom eller gjøre rammeavtaler ikke-eksklusive, for å gjøre det lettere for små og mellomstore bedrifter å levere til det offentlige. En rekke offentlige innkjøpere har benyttet seg av ordningen for Klimasats-midler, som hjelper dem å kutte utslipp av klimagasser og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet.¹⁴⁸

DFØ har gjennom verktøyet [Kriterieveiviseren – veileder til bærekraftige krav](#) utarbeidet forslag til krav og kriterier som kan inkluderes matanskaffelser.

¹⁴⁶ Andhov, Marta and Kania, Michal og Mikulic, Sven (2024) [How to Procure Sustainable Food and Include Farmers in Public Procurement? - Legal Constraints and Opportunities](#) s. 86.

¹⁴⁷ DFØ: [Bærekraftig kjøp av mat og måltidstjenester](#) og DFØ [Veileder om forebygging og reduksjon av matsvinn](#) og FHI (2023) [Kartlegging av hvordan fylker og kommuner arbeider for å fremme et sunt, bærekraftig og klimavennlig kosthold](#) s. 41. Se også [Miljødirektoratets veileder til klimavennlig meny](#).

¹⁴⁸ Miljødirektoratet: [Klimasats – støtte til klimatiltak - miljødirektoratet.no](#).

Ambisiøse klima- og miljøkrav ga innovativ bærekrafteffekt

Universitetet i Oslo (UiO) og OsloMet har gjennomført to klima-ambisiøse anskaffelser av måltidstjenester (catering/møtemat).

[UiO](#) stilte for eksempel grenseverdier for klimaavtrykk av ulike måltidstyper, forbud mot ultraprosesserte matvarer og maks- og minimumskrav for andelen ulike råvarer i hvert måltid, for eksempel frukt, grønt og grove kornprodukter. Det er også krav til sporbarhet og aktsomhet per råvare, samt premiering av forbedringer hos leverandørene underveis.

OsloMet har gjennom [prosjektet Kjøp Bærekraftig](#) forsket på hvilke hindre og muligheter som ligger i mat og måltidstjenesteanskaffelser. I anskaffelse av måltidstjenester (møtemat) stilte OsloMet krav til klimagassutslipp per rett, nullutslippskjøretøy, ombrukssystem og retur av emballasje, forslag til kontinuerlig forbedring, plantebaserte alternativer, økologi og forbud mot genmodifisert mat.



Foto: Colourbox.

2.5 IT-utstyr og programvare (IT)

2.5.1 Klima- og miljøpåvirkning fra IT

IT-utstyr og programvare bidrar til utslipp av klimagasser, helse- og miljøskadelige stoffer, og forbruk av knappe ressurser. De største klima- og miljøbelastningene fra IT-utstyrs livssyklus kommer fra utvinning av råmaterialer og produksjon, med unntak av servere og datasentre der bruksfasen står for en relativt stor belastning i hovedsak på grunn av energiforbruk.

2.5.2 Politiske føringer og regelverk

EUs økodesignforordning¹⁴⁹ er et overordnet rammeverk for å fremme sirkulære og miljømessig bærekraftige produkter. Konkrete krav til produktene vil framgå av underliggende produktspesifikke regler som Europakommisjonen skal utarbeide. Det er varslet økodesignkrav for IT-utstyr de neste årene. Forordningen er vurdert som EØS-relevant,¹⁵⁰ og vil bli gjennomført i norsk rett ved endringer i lov om bærekraftige produkter og verdikjeder.¹⁵¹

Økodesignforordningen har en egen bestemmelse om grønne offentlige anskaffelser som åpner for at Europakommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter med minimumskrav og kriterier for grønne offentlige anskaffelser for en bestemt produktgruppe som er regulert i underliggende produktspesifikke regler. Dette kan være i form av obligatoriske tekniske spesifikasjoner, tildelingskriterier, bestemmelser om oppfyllelse av kontraktsvilkår eller mål.¹⁵²

¹⁴⁹ [Forordning \(EU\) 2024/1781 om opprettelse av et rammeverk for økodesignkrav for å fremme bærekraftige produkter \(økodesignforordningen\)](#).

¹⁵⁰ [EØS-notat for økodesignforordningen - regjeringen.no](#).

¹⁵¹ [Lov 25. juni 2024 nr. 69 om bærekraftige produkter og verdikjeder \(bærekraftige produkter-loven\)](#).

¹⁵² [Økodesignforordningen](#) art. 65(3).

2.5.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien IT

IT er en produktkategori som består av relativt få internasjonale produsenter og et forhandlerledd som i stor grad selger de samme produktene. Klima- og miljøtiltak i denne kategorien består derfor ikke i å skille mellom ulike leverandører basert på forskjeller i de produktene de kan tilby, men i å etterspørre de mest klima- og miljøvennlige produktene fra denne porteføljen og sirkulære tilleggstjenester som forhandlerne kan tilby. Dette kan være IT *asset management*-systemer, som lar oppdragsgiver få kontroll over og redusere unødvendig overforbruk av IT-utstyr. Det kan også være tjenester for ombruk av produkter som den offentlige virksomheten ikke lenger har bruk for. Modenheten i leverandørmarkedet for slike sirkulære løsninger er god, men det er en utfordring at offentlige oppdragsgivere i for liten grad etterspør disse løsningene.

2.5.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

For IT-utstyr som bærbare PC-er og mobiltelefoner

- Ha **strategier, rutiner og systemer** for at eksisterende **IT-utstyr varer lengst mulig**.
- Sørge for at **korte krav til leveringstid ikke fører til klimabelastende flytransport** av produktene.
- Anskaffe **brukt** IT-utstyr.
- Bruke **reparasjons- og oppgraderingstjenester**.
- Bruke **ombruks- og materialgjenvinningstjenester ved avhending** av IT-utstyret.
- Anskaffe nytt IT-utstyr med et **sirkulært design** for lang levetid, reparasjon, og materialgjenvinning.
- **Vurdere å måle effekter av tiltak:** Ved å bruke DFØs [effektkalkulator for IT-anskaffelser](#) kan offentlige virksomheter beregne hvordan sirkulære tiltak kan redusere kostnader og CO₂-utslipp.

For datasentre, servere og skytjenester benyttet til databehandling

- Vurder hvordan virksomheten kan dekke behovet for IT-tjenester ved bruk av **infrastruktur med en lavest mulig klima- og miljøbelastning**. Dette vil blant annet innebære å legge en **strategi** som vurderer fordeler og ulemper ved å gå over til mer **skybaserte løsninger**.
- Benytte seg av **skyleverandørenes egne klimakalkulatorer**.

DFØ har gjennom verktøyet [Kriterieveiviseren – veileder til bærekraftige krav](#) utarbeidet forslag til krav og kriterier som fremmer anskaffelser av nytt IT-utstyr med et sirkulært design som sikrer lang levetid, reparasjon, og materialgjenvinning.

Ombruk og gjenvinning av IT-utstyr

Statens innkjøpssenter inngikk i 2023 en fellesavtale for ombruk og gjenvinning av IT-utstyr. Målet er at statlige virksomheter enkelt kan selge brukt utstyr til ombruk og gjenvinning og dermed redusere behov for ny produksjon av IT-utstyr og redusere avfallsgenerering. Avtalen har gitt statlige virksomheter salgsinntekter på over 5 millioner kroner og redusert CO₂-utslipp med over 2000 tonn. Les mer om eksempelet på anskaffelser.no.



Elev-pc-er som er klargjort. Foto: Ørjan Jerijervi.

Kjøp av brukte PC-er i Sør-Varanger kommune

De aller fleste av Sør-Varanger kommunes omtrent 2500 PC-er er kjøpt brukt. 5-6 år gamle toppmodeller koster 1600-1700 kroner og fungerer utmerket for både elever og kommunedirektør. Les mer som eksempelet i [Eksempelbanken](#).

2.6 Batterier

2.6.1 Klima- og miljøpåvirkning fra batterier

Batterier brukes i alt fra mobiltelefoner til elektriske kjøretøy. Produksjon av batterier krever energi og ressursknappe mineraler. Klimagassutslippene kan være store, avhengig av hvilken type energi som brukes i produksjonen. Bruk av batterier spiller en sentral rolle i omstillingen til et lavutslippssamfunn, både til bruk i batterielektriske kjøretøy og til lagring av fornybar energi, og etterspørselen etter batterier forventes å øke i tiden framover.¹⁵³ Livssyklusanalyser viser at selv om produksjonsutslippene fra elbiler er høyere enn for fossilbiler, så er utslippene over livssyklusen lavere for elbilene, grunnet null direkte utslipp i bruksfasen. Utslippene i produksjonsfasen har likevel potensial for å reduseres betydelig, blant annet ved å bruke fornybar energi og sirkulære løsninger i produksjonen av batterier.

2.6.2 Politiske føringer og regelverk

Norges batteristrategi presenterer ti grep for bærekraftig industrialisering.¹⁵⁴ I EUs Grønne giv trekkes batterier fram som en av bransjene hvor potensialet for sirkulære tiltak er størst. **EUs batteriforordning**¹⁵⁵ er et viktig tiltak under EUs handlingsplan for sirkulær økonomi.¹⁵⁶ Forordningen skal legge rammene for en europeisk batterisatsing som samtidig skaper en sirkulær økonomi, nye arbeidsplasser og sikrer anstendige vilkår knyttet til utvinning av mineraler.¹⁵⁷ Batteriforordningen er vurdert som EØS-relevant,¹⁵⁸ og vil bli gjennomført i norsk rett gjennom en ny batteriforskrift når forordningen er innlemmet i EØS-avtalen. Forordningen

¹⁵³ [Batterier - regjeringen.no](https://regjeringen.no).

¹⁵⁴ [Norges Batteristrategi](#) s. 3.

¹⁵⁵ [Forordning \(EU\) 2023/1542 om batterier og kasserte batterier \(batteriforordningen\)](#).

¹⁵⁶ [EØS-notat om batteriforordningen - regjeringen.no](#).

¹⁵⁷ [EU-regelverk - miljødirektoratet.no](#).

¹⁵⁸ [EØS-notat om batteriforordningen - regjeringen.no](#).

stiller en rekke produktkrav til batterier, blant annet om aktsomhetsvurderinger av batterienes leverandørkjede, dokumentasjon av karbonfotavtrykk i produksjonsfasen, og innhold av gjenvunnet materiale. Fra 2027 skal industribatterier, batterier for lette kjøretøy og elbilbatterier følges av et digitalt produktpass med informasjon om batterimodellen og det enkelte batteri.¹⁵⁹ Batteriforordningen har en egen bestemmelse om grønne offentlige anskaffelser i art. 85, som innfører en generell plikt for offentlige oppdragsgivere til å ta hensyn til batteriers miljøpåvirkning i hele livsløpet for at miljøpåvirkningen reduseres til et minimum.¹⁶⁰ EU-kommisjonen skal utarbeide delegerte rettsakter med konkrete tildelingskriterier for batterier og produkter som inneholder batterier, basert på de generelle kriteriene for batteriers bærekraftsegenskaper (økodesign), slik som batteriets klimafotavtrykk, innhold av materialgjenvunnet råstoff, kvalitet og levetid.¹⁶¹ Disse tildelingskriteriene blir obligatoriske for offentlige oppdragsgivere.¹⁶²

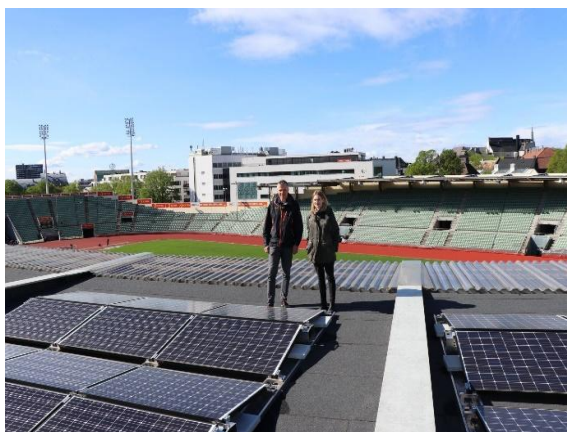
2.6.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien batterier

Offentlige anskaffelser bør spille en sentral rolle i å bidra til ombruk og materialgjenvinning av batterier, og kan blant annet bidra til å framskynde endringene som følge av gjennomføring av batteriforordningen i norsk rett.

2.6.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

- **Kreve mest mulig bærekraftige batterier**, for eksempel batterier med høy kvalitet, lang levetid, begrenset utslipp ved produksjon, som er gjenvinnbare, og med begrensninger på helse- og miljøskadelige stoffer.
- **Fremme ombruk og materialgjenvinning** av batterier.



Ombruk av elbilbatterier på Bislett stadion

Bislett stadion er det første idrettsanlegget i Norge som lagrer overskuddsstrøm fra solcellepanel i kasserte elbilbatterier. På denne måten sparer idrettsanlegget penger og batteriene får lenger levetid. Oppdragsgiver for anskaffelsen er Kultur og idrettsbygg i Oslo kommune.

Ståle Ottesen og Ida Christine Løland fra Kultur og idrettsbygg, Oslo kommune. Foto: Ellen Omland, Oslo Kommune.

¹⁵⁹ [EØS-notat om batteriforordningen - regjeringen.no](#).

¹⁶⁰ [Batteriforordningen](#) art. 85(1).

¹⁶¹ [Batteriforordningen](#) art. 85(3) og [EØS-notat om batteriforordningen - regjeringen.no](#).

¹⁶² [Batteriforordningen](#) art. 85(2).

2.7 Møbler

2.7.1 Klima- og miljøbelastning fra møbelindustrien

Møbelindustrien bidrar til utslipp av klimagasser, helse- og miljøskadelige stoffer, og forbruk av knappe ressurser. De største klima- og miljøbelastningene i møblers livssyklus kommer fra utvinning av råmaterialer og produksjon. Det kastes for mange møbler årlig i offentlig sektor, og en altfor liten andel blir ombrukt eller materialgjenvunnet.¹⁶³

2.7.2 Politiske føringer og regelverk

Økodesignforordningen¹⁶⁴ har en egen bestemmelse om grønne offentlige anskaffelser i art. 65(3) som åpner for at Europakommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter med obligatoriske minimumskriterier og -krav. Dette kan være i form av obligatoriske tekniske spesifikasjoner, tildelingskriterier, bestemmelser om oppfyllelse av kontraktsvilkår eller mål.¹⁶⁵ Møbler er en av økodesignforordningens prioriterte produktkategorier. Europakommisjonen har indikert at økodesignkrav for møbler muligens blir vedtatt i 2028.

2.7.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien møbler

Offentlig sektor utgjør den desidert største kunden i det norske markedet for undervisningsmøbler, og litt over halvparten av markedet for kontormøbler. Både norske og utenlandske leverandører har et stort potensial for å redusere materialintensitet og øke bruk av sirkulære materialer. De kan også redusere avfall betydelig og øke materialgjenvinning i egen virksomhet og hos sluttforbrukere i offentlig sektor. Det har vært en tydelig utvikling av nye innovative sirkulære forretningsmodeller og løsninger i leverandørmarkedet de siste årene. Det er likevel en utfordring at offentlige oppdragsgivere i for liten grad etterspør disse løsningene.

2.7.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

- Ha **strategier, rutiner og systemer** for at eksisterende **møbler varer lengst mulig**.
- Anskaffe **brukte** møbler.
- Bruke **reparasjons- og oppgraderingstjenester**.
- Bruke **ombruks- og materialgjenvinningstjenester ved avhending** av møbler.
- Anskaffe nye møbler med et **sirkulært design** for lang levetid, reparasjon, og materialgjenvinning, og **unngå bruk av trevirke med risiko for avskoging og skogforringelse**.
- **Vurdere å måle effekter av tiltak:** ved å bruke DFØs [effektkalkulator for møbelanskaffelser](#) kan offentlige virksomheter beregne hvordan sirkulære tiltak kan redusere kostnader og CO₂-utslipp.

¹⁶³ European Environmental Bureau (2017) [Circular economy opportunities in the furniture sector](#).

¹⁶⁴ Se generell omtale av Økodesignforordningen i kapittel 2.5 IT-utstyr og programvare.

¹⁶⁵ [Økodesignforordningen](#) art. 65(3).

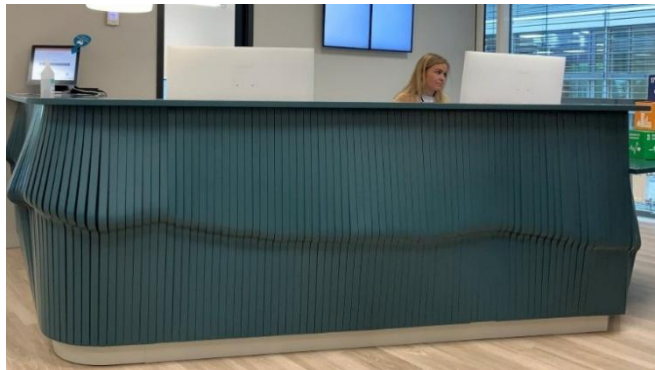
DFØ har gjennom verktøyet [Kriterieveiviseren – veileder til bærekraftige krav](#) utarbeidet forslag til krav og kriterier som kan inkluderes i møbelanskaffelser.

Ombruk av møbler i Asker kommune

Gjennom økt fokus på ombruk av møbler har Asker spart 16 millioner kroner og unngått 90 tonn avfall og utslipp av 234 tonn CO₂-ekvivalenter. Les mer om dette eksempelet i [Eksempelbanken](#).

Kjøp av brukte møbler i Innlandet fylkeskommune

Ved å kjøpe brukte og nye møbler på samme rammeavtale har Innlandet økt andelen bruktkjøp i fylkeskommunen til 12 prosent. Les mer om dette eksempelet i [Eksempelbanken](#).



Denne resepsjonen er laget av gamle stolben og bordplater. Foto: Asker kommune.

2.8 Tekstiler

2.8.1 Klima- og miljøpåvirkning fra tekstiler

Tekstilindustrien bidrar til store klimagassutslipp, helse- og miljøskadelige stoffer, og forbruk av knappe ressurser. De største klima- og miljøbelastningene i tekstilers livssyklus kommer fra produksjonsfasen. Globalt er det en overproduksjon av tekstiler, og en stor andel av tekstilene blir gjort til avfall framfor ombruk, forberedelse til ombruk eller materialgjenvinning.¹⁶⁶ Analyser viser at omtrent halvparten av tekstilavfallet som i dag ender i restavfallet, kunne blitt brukt på nytt, reparert eller materialgjenvunnet.¹⁶⁷

2.8.2 Politiske føringer og regelverk

EU har som del av den grønne given utviklet en **strategi for bærekraftige og sirkulære tekstiler**,¹⁶⁸ hvor det lanseres seks hovedtiltak. Dette er: krav til økodesign av tekstiler slik at de varer lenger, kan brukes om igjen, repareres og materialgjenvinnes, å forhindre at usolgte og returnerte tekstiler kastes og destrueres, å begrense utslipp av mikroplast, krav til informasjon og digitale produktpass, skjerping av regelverket mot grønnvasking, og utvidet produsentansvar.

Økodesignforordningen¹⁶⁹ har en egen bestemmelse om grønne offentlige anskaffelser i art. 65(3) som åpner for at Europakommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter som inneholder obligatoriske minimumskrav for grønne offentlige anskaffelser. Dette kan være i form av obligatoriske tekniske spesifikasjoner, tildelingskriterier, bestemmelser om oppfyllelse av kontraktsvilkår eller mål. Tekstiler er en av økodesignforordningens prioriterte produktkategorier. Arbeidet med å utvikle økodesignkrav til tekstiler (klær) har startet. Den kravforebedrende studien om tekstiler vil også gi grunnlaget for utviklingen av mulige

¹⁶⁶ NORSUS Norsk institutt for bærekraftsforskning og NORION Consult: [2023 Kunnskapsstatus for tekstiler og tekstilavfall i Norge](#).

¹⁶⁷ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-krav-til-kildesortering-av-tekstiler/id3040775/>.

¹⁶⁸ EØS-notat om EUs tekstilstrategi - [regjeringen.no](#).

¹⁶⁹ Se generell omtale av Økodesignforordningen i kapittel 2.5 IT-utstyr og programvare.

obligatoriske minimumskrav for grønne offentlige anskaffelser for tekstiler. Økodesignkravene for tekstiler forventes å vedtas i 2027.

1. januar 2025 ble det innført **nye krav til kildesortering av tekstiler**. Etter de nye reglene plikter kommuner og virksomheter å separat samle inn tekstilavfall som kan forberedes til ombruk eller materialgjenvinnes slik at det ikke havner i restavfallet. Målet er at mer av avfallet skal brukes på nytt eller gjenvinnes.¹⁷⁰

2.8.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien tekstiler

Norge har lite tekstilproduksjon. 99,5 prosent av andelen tekstiler på markedet i Norge stammer fra import. I 2022 ble 105 913 tonn nye tekstiler i form av klær, fottøy og husholdningstekstiler satt på markedet i Norge. Det anslås at det offentlige og næringslivet står for om lag 12 prosent av forbruk av disse og at resten er forbruk fra private husholdninger.¹⁷¹ Det foreligger lite data om offentlige virksomheters bruk og avhending av tekstiler. Ved avhending anslås at det meste går til forbrenning. For å øke graden av ombruk, forberedelse til ombruk og materialgjenvinning må det gjennomføres tiltak gjennom hele livssyklusen til tekstilet. Det er også behov for systemer og verktøy som kan gi offentlige virksomheter oversikt over egen beholdning, muligheter for ombruk internt, og alternativer til forbrenning. I lys av kravene om kildesortering av tekstiler (nevnt over) er det behov for flere og bedre systemer for avfallshåndtering for tekstilavfall. I dag mangler vi løsninger i markedet for å dekke disse behovene. Som en sentral innkjøper kan offentlige oppdragsgivere ha en nøkkelrolle i å utvikle innovative løsninger som muliggjør ombruk, forberedelse til ombruk og materialgjenvinning.

2.8.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

- Ha rutiner for at **tekstilet ikke går til avhending før endt levetid**.
- Etterspørre **leieløsninger** der det gir klima- og miljøeffekt.
- Etterspørre produkter som kan **ombrukes** internt.
- Fremme **ombruksløsninger og design for lang levetid** når dere har behov for **nye produkter**.
- Stille krav til design for **økt materialgjenvinning**.
- Stille krav til **løsninger for avhending av tekstiler** som fremmer **ombruk**.
- Stille krav til leverandører om å ha en **plan for hvordan de skal ta tilbake tekstiler og hvordan tekstilene skal håndteres videre**.

DFØ har gjennom verktøyet [Kriterieveiviseren – veileder til bærekraftige krav](#) utarbeidet forslag til krav og kriterier som kan brukes i tekstilanskaffelser.

¹⁷⁰ Forskrift 13. mai 2024 nr. 849 om endring i avfallsforskriften kapittel 10a. (Utsortering, innsamling, forberedelse til ombruk og materialgjenvinning av enkelte avfallstyper).

¹⁷¹ NORSUS Norsk institutt for bærekraftsforskning og NORION Consult: [2023 Kunnskapsstatus for tekstiler og tekstilavfall i Norge](#).

Bergensbanen går fra engangs- til flergangstepper

Nattoget til og fra Bergen tilbyr nå passasjerer et teppe av høy kvalitet som deretter blir samlet inn, vasket og ombrukt. Teppebehovet blir kuttet til 1/50 av hva det var. Les mer om dette eksempelet i [Eksempelbanken](#).



Med flergangstepper fra 2025 blir reisen med nattoget på Bergensbanen enda grønnere. Foto: Øivind Haug / Vy.

2.9 Plastprodukter og produkter som inneholder plast

2.9.1 Klima- og miljøpåvirkning fra plast

Plast og mikroplast kan inneholde og spre helse- og miljøskadelige stoffer som påvirker både mennesker og dyr. Det er foreløpig lite kunnskap om langtidsvirkninger av mikroplastutslipp, men stadig flere vitenskapelige publikasjoner indikerer at utslipp vil føre til irreversible og langsiktige økologiske skader.¹⁷² Plastprodukter bidrar også til klimagassutslipp gjennom hele livssyklusen, fra blant annet utvinning av råstoff, videreforedling, transport og avfallshåndtering. Produksjonen av plast er energikrevende og avhenger i stor grad av fossile brenslers, noe som sammen med et høyt plastforbruk fører til betydelige utslipp av klimagasser.



Norge har et mål om å redusere forbruket av engangsprodukter av plast med 50 prosent innen 2026.

2.9.2 Politiske føringer og regelverk

Norges plaststrategi fra 2021¹⁷³ beskriver Norges arbeid for å redusere tilførsel av plast i miljøet og for opprydding av marin forurensning.¹⁷⁴ Strategien peker blant annet på at offentlige oppdragsgivere kan endre forbruket av plast i en mer bærekraftig retning, og bidra til å fremme innovative løsninger i næringslivet.¹⁷⁵ Klima- og miljødepartementet og en rekke næringslivsorganisasjoner har signert et **plastpartnerskap for å redusere bruken av engangsprodukter av plast**. Nå er også offentlige virksomheter invitert til å delta i

¹⁷² [Plast i havet - miljodirektoratet.no](#) og [Mikroplast - miljodirektoratet.no](#).

¹⁷³ [Norges plaststrategi](#).

¹⁷⁴ [Marin forurensning og mikroplast: Plastforurensning - regjeringen.no](#).

¹⁷⁵ [Norges plaststrategi](#) s. 47.

partnerskapet.¹⁷⁶ Formålet med plastpartnerskapet er å redusere forbruk av engangs matbeholdere for hurtigmat, samt drikkebegre med lokk som er laget helt eller delvis av plast. Norge har satt seg som mål å redusere forbruket med 50 prosent av disse produktene innen 2026.¹⁷⁷

Plast er en av produktgruppene i EUs regelverkspakke for sirkulær økonomi. **EU-direktivet om plastprodukter**¹⁷⁸ skal blant annet bidra til å redusere marin forurensning. Direktivet forbyr enkelte engangs plastprodukter, reduserer forbruket av andre produkter, og setter krav til funksjon og merking.¹⁷⁹ **EUs emballasjeforordning**¹⁸⁰ skal blant annet fremme miljømessig bærekraft gjennom hele emballasjeverdikjeden, beskytte miljøet mot negative virkninger fra emballasje og emballasjeavfall, og bidra til å fremme en sirkulær økonomi. Emballasjeforordningen har en egen bestemmelse om grønne offentlige anskaffelser i art. 63 som sier at Europakommisjonen innen 12. februar 2030 skal vedta gjennomføringsrettsakter med obligatoriske minimumskrav til anskaffelser av emballasje og emballasjeprodukter. Slike krav kan være i form av tekniske spesifikasjoner, tildelingskriterier, eller kontraktsvilkår.¹⁸¹ **EUs Reach-forordning**¹⁸² har innført et forbud mot omsetning av tilsatt mikroplast¹⁸³ i stoffer og stoffblandinger. Forbudet omfatter mange bruksområder, hvor kosmetikk, plantevernmidler og fyllmateriale til bruk på kunstgressbaner er noen eksempler. Fra oktober 2031 blir gummigranulat forbudt som fyllmateriale på kunstgressbaner og andre idrettsbaner.¹⁸⁴

2.9.3 Potensialet for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser innenfor kategorien plast

DFØ har laget veilederne «*Hvordan redusere plast i anskaffelser – og bruke plast smartere*»,¹⁸⁵ og «*Hvordan kjøpe best mulig kunstgress – og hvordan avhende den gamle*».¹⁸⁶ Veiledningen gir råd til offentlige virksomheter som har mål om å bli plastfrie eller redusere bruken av plast. Oppdragsgivere bør i hovedsak planlegge god plastbruk før selve anskaffelsen som del av at virksomheten vurderer behovet og hvordan dette dekkes på best mulig måte. Oppdragsgivere bør etterspørre sekundært plastmateriale innenfor flere innkjøpskategorier, for eksempel møbler og bygg og anlegg. Det er også potensiale for grønn innovasjon innenfor plast.¹⁸⁷ For produkter helt eller delvis av plast, som for eksempel kunstgressbaner, er det potensiale både for å forlenge

¹⁷⁶ [Klima- og miljøministeren inviterer offentlige verksemdet til å bli med i plastpartnerskapet - regjeringen.no.](#)

¹⁷⁷ [Inngår plastpartnerskap med næringslivet - regjeringen.no.](#)

¹⁷⁸ [Direktiv \(EU\) 2019/904 om reduksjon av miljøkonsekvensene av visse plastprodukter \(direktiv om plastprodukter\).](#)

¹⁷⁹ Deler av direktivet er gjennomført i norsk rett gjennom produktforskriften kapittel 2b, se [forskrift 18. desember 2020 nr. 3200 om endring i produktforskriften \(forbud mot enkelte produkter laget av plast\)](#). Forskriften forbyr å omsette en rekke produkter dersom de er laget helt eller delvis av plast og er beregnet for engangsbruk. Produktene som er omfattet av forbudet er blant annet bomullspinner, bestikk, tallerkener, sugerør, rørepinner, ballongpinner, samt matbeholdere til *take away* og drikkebegre. I tillegg er alle produkter laget av okso-nedbrytbar plast omfattet av omsetningsforbudet.

¹⁸⁰ [Forordning \(EU\) 2025/40 om emballasje og emballasjeavfall \(emballasjeforordningen\).](#)

¹⁸¹ [Emballasjeforordningen](#) art. 63.

¹⁸² [Forordning \(EU\) 1907/2006 om registrering, vurdering, godkjenning og restriksjoner av kjemikalier \(REACH\).](#)

¹⁸³ Syntetiske polymere mikropartikler.

¹⁸⁴ [Kommissjonsforordning \(EU\) 2023/2055 om endring av XVII til REACH-forordningen med hensyn til syntetiske polymere mikropartikler.](#)

¹⁸⁵ [Hvordan redusere plast i anskaffelser - og bruke plast smartere | Anskaffelser.no.](#)

¹⁸⁶ [Hvordan kjøpe best mulig kunstgress - og hvordan avhende den gamle | Anskaffelser.no.](#)

¹⁸⁷ Sandøy kommune har med midler fra Klimasats utfordret en leverandør til å produsere avfallsbeholdere av fossilfri plast. Oslo kommune har etterspurt avfallspose med innslag av materialgjenvunnet plast. Fredrikstad og Bergen kommune har testet ulike løsninger for granulatfri kunstgressbaner. Trøndelag fylkeskommune og Bergen etterspør materialgjenvinning av kunstgressmatter ved endt levetid. *FutureBuilt* som er et samarbeid mellom byggenæringen og flere kommuner har også fått Klimasats-støtte til prosjektet «Fossilfrie bygg – plast i byggektoren», som har som mål å få fram nye fossilfrie plastprodukter og gjennomføre pilotprosjekter på fossilfrie bygg.

levetid, velge bedre produkter, innovasjon og materialgjenvinning. Krav og kriterier knyttet til emballasje er supplerende til krav og kriterier som har større klima- og miljøeffekt.

2.9.4 Tiltak og virkemidler

Offentlige oppdragsgivere anbefales å:

- **Redusere bruk av unødvendig plast og etterspørre ombruksprodukter**, produkter som inneholder **materialgjenvunnet plast** og plast som kan **materialgjenvinnes**.
- Sørge for at kasserte plastprodukter blir **samlet inn** og **materialgjenvunnet**.
- **Vurdere risikoen for forsøpling og forurensning** ved valg og bruk av plastprodukter.
- Velge **kunstgressbanesystemer uten plastholdig fyllmateriale** omfattet av **det kommende forbudet i Reach-forordningen**.

3 Hovedgrep for DFØ, andre statlige etater og samarbeidspartnere

3.1 Innledning

Dette kapitlet retter seg i hovedsak mot DFØ og DFØs samarbeidspartnere, og beskriver de viktigste tiltakene fra DFØs side for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon.

3.2 Statlige nøkkelvirkomheter baner vei

Offentlig sektors politikk og praksis har en betydelig signaleffekt i samfunnet. Motstrid i politikk og praksis vil kunne bidra til å undergrave måloppnåelse og ønsket effekt. For å bane vei for klima- og miljøvennlige anskaffelser er det særlig viktig at statlige virksomheter som anskaffer innen kategorier med store volumer og stor klima- og miljøpåvirkning, tar en lederrolle. Statens innkjøp i 2021 stod for omtrent 6 millioner tonn CO₂-ekv.¹⁸⁸, som er mer enn kommuner og fylkeskommuner til sammen.

Klimamelding 2035 beskriver hvordan arbeidet med klima og drift i anskaffelser innen flere sektorer er skjerpet de siste årene. Transport, helse og omsorg og forsvar er eksempler på sektorer som jobber målrettet med sin klima- og miljøpåvirkning.¹⁸⁹ Fylkeskommuner og kommuner har spilt en viktig rolle for å fremme, ta i bruk og spre klima- og miljøvennlige løsninger gjennom sine anskaffelser, for eksempel utslippsfrie byggeplasser og hurtigbåter. Den statlige ferjedriften har også gått foran i sitt utviklingsarbeid. Flere undersøkelser viser imidlertid at statlige myndigheter i større grad kan ha mål og tiltak for å redusere klima- og miljøbelastning av anskaffelser i styringsdokumenter,¹⁹⁰ utarbeide klimaregnskap,¹⁹¹ og legge til rette for at statlige selskaper reduserer sin klima- og miljøpåvirkning.¹⁹²

Flere av de skriftlige innspillene til den første versjonen av denne handlingsplanen etterlyste at staten sender tydelige styringssignaler om klima- og miljøvennlige anskaffelser til sine virksomheter og etater.¹⁹³ OECD har anbefalt at mandatet til norske statlige nøkkelvirkomheter bør styrkes for å reflektere at bærekraft i større grad er prioritert.¹⁹⁴ Nøkkelvirkomheter er statlige virksomheter som gjør store anskaffelser av varer og tjenester som har stor klima- og miljøbelastning¹⁹⁵ og der det er potensial for å utvikle et marked i en mer miljøvennlig retning.¹⁹⁶ Departementene har i tildelingsbrevene for 2024 og 2025 gitt alle underliggende virksomheter en fellesføring om systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. *Klimamelding 2035* varsler at denne fellesføringen skal evalueres, og at det på

¹⁸⁸ Menon Economics (2023): [Klimafotavtrykk av offentlige anskaffelser](#).

¹⁸⁹ Meld. St. 25 (2024–2025) *Klimamelding 2035 - på vei mot lavutslippssamfunnet* s. 97-99.

¹⁹⁰ *Anskaffelsesundersøkelsen* (2024).

¹⁹¹ PwC på oppdrag for DFØ (2025): [Klimaundersøkelse av statlige virksomheter](#).

¹⁹² *Riksrevisjonens undersøkelse av statlige heleide selskapers klimafotavtrykk og påvirkning på natur - Dokument 3:2 (2024-2025)*.

¹⁹³ For eksempel innspill fra Akademikerne, Hedmark fylkeskommune, Arbeids- og velferdsdirektoratet, EL og IT forbundet, Norsk Industri, Nasjonalt program for leverandørutvikling, Celsa og Naturvernforbundet.

¹⁹⁴ [Evaluering av bærekraftige offentlige anskaffelser – Norges styrker og svakheter](#) | [Anskaffelser.no](#).

¹⁹⁵ For eksempel ved å bruke DFØs Klimaspennverktøy: <https://anskaffelser.no/verktoy/analyseverktoy/klimaspendverktoy>.

¹⁹⁶ Begrepet statlige nøkkelvirkomheter i dette kapitlet omfatter både direktorater, etater, statlige forvaltningsbedrifter og statlige selskaper.

bakgrunn av evalueringen vil vurderes om det er hensiktsmessig å innføre målrettede krav/retningslinjer for drift og anskaffelser i alle statlige virksomheter.¹⁹⁷ Miljødirektoratet har veiledning om fellesføringen på sine nettsider.¹⁹⁸ For å oppnå tydelige styringssignaler til statlige nøkkelvirkosomheter er det også behov for økt samarbeid mellom departementer.

Statlige virksomheter skal fortsette å bane vei for å øke andelen klima- og miljøvennlige anskaffelser i viktige markedssegmenter. Det er viktig at virksomhetene får tydelige styringssignaler for arbeid med klima- og miljø, og at de fortsetter å prioritere tiltak som bidrar til effektiv ressursbruk i offentlig sektor innenfor de øvrige hovedgrepene i denne handlingsplanen:

- Fremme null- og lavutslippsløsninger og sirkulær økonomi, samt søke å unngå helse- og miljøskadelige stoffer spesielt innen de prioriterte innkjøpskategoriene (se kapittel 3.1)
- Baner vei og deler gode eksempler og erfaringer i sine nettverk (kapittel 3.2.)
- Kompetanseløft om klima- og miljøvennlige anskaffelser og grønn innovasjon i egen organisasjon (kapittel 3.3.)
- Bruke digitale verktøy i hele anskaffelsesprosessen (se kapittel 3.4)
- Styrke bruken av data for bedre styring og effektivisering av klima- og miljøvennlige og innovative anskaffelser (se kapittel 3.5)
- Arbeide med lederutvikling med vekt på klima- og miljøvennlige anskaffelser og innovasjonskultur (se kapittel 3.6)
- Redusere barrierer for bruk av innovative anskaffelser (se kapittel 3.7)
- Gjøre virksomheten til en attraktiv kunde for leverandører av innovative klima- og miljøvennlige løsninger (se kapittel 3.8)

DFØ vil fortsette å synliggjøre de statlige nøkkelvirkosomhetenes arbeid på dette feltet, blant annet gjennom å invitere disse til relevante arrangementer i regi av DFØ, og å spre kunnskap gjennom Eksempelbanken.

Listen nedenfor gir eksempler på hvordan statlige virksomheter baner vei:

- **DFØ** har flere roller knyttet til å bane vei:
 - **I egen virksomhet** jobber DFØ systematisk og helhetlig med klimarapportering. Målet er reduserte utslipp og bedre datagrunnlag. Utslipp fra bygg, IT og transport er identifisert som områder med størst potensial for utslippsreduksjon. Eksempler på gjennomførte tiltak er krav til areal- og energieffektive bygg ved inngåelse av nye leieavtaler, overgang til ny teknologi med bedre energieffektivitet for datalagring, samt klare retningslinjer for miljøvennlig reiseadferd for tjenestereiser. Generelt benyttes rammeavtalene inngått av Statens innkjøpssenter, hvor bærekraft også er vektlagt.
 - **Som fagorgan for offentlige anskaffelser** har DFØ utviklet *Klimaspendverktøy*, basert på Statsregnskapet, som gjør det enkelt for statlige virksomheter å estimere sitt klimagassutslipp. DFØ vurderer også hvordan rapportering på klimaavtrykk kan standardiseres for å gi sammenlignbare data på tvers av

¹⁹⁷ Meld. St. 25 (2024–2025) Klimamelding 2035 - på vei mot lavutslippsamfunnet s. 99.

¹⁹⁸ Veileder: Bærekraftsrapportering for statlige virksomheter - Fellesføring - miljødirektoratet.no.

- virksomheter. Framover vil DFØ samle Klimaspendverktøy og andre verktøy som DFØ vil utvikle i et *dashbord* for klimastyring for statlige virksomheter.
- **Statens innkjøpssenter** forvalter statlige fellesavtaler på vegne av om lag 190 statlige virksomheter innen kategoriene IT, reise og kontor. Avtalene skal redusere kostnader for virksomhetene, og bidra til konkurranse i markedene og bærekraftig utvikling. Statens innkjøpssenter tar utgangspunkt i UFF-rammeverket og tilrettelegger blant annet for reduksjon av reise gjennom digitale løsninger og mulighet for å bruke tog, ombruk og gjenvinning av IT-utstyr, og fremmer nullutslippsløsninger og effektive logistikk-løsninger på avtalene. Virksomhetene som bruker avtalene må selv ta bærekraftig valg for å få mest mulig effekt. Ifølge rapporten fra Menon Economics (2025) har de statlige fellesavtalene trolig positive effekter på klimagassutslipp sammenlignet med tilsvarende avtaler utenfor fellesavtalene. Dette fordi DFØ har bedre kapasitet og kompetanse til å stille miljøkrav og -kriterier og følge opp leverandører enn typiske statlige innkjøpere, og at størrelsen på fellesavtalene gir mer markedsmakt og strengere regelverk. Klima- og miljøeffekten avhenger særlig av tilslutningen til avtalene.¹⁹⁹ Statens innkjøpssenter vil jobbe videre med veiledning og synlighetskampanje for hvordan virksomhetene kan ha et mer bærekraftig forbruk gjennom fellesavtalene, blant annet gjennom å publisere resultater fra kontraktsoppfølging for klima-, miljøvennlige og innovative anskaffelser.
 - **Forsvarsbygg** sitt oppdrag er å etablere, opprettholde og gjenopprette forsvarssektorens eiendom, bygg og anlegg. Langtidsplanen for forsvarssektoren er tydelig på at satsing på forskning og utvikling skal styrkes og at innovasjon skal vektlegges i større grad. Arbeidet med utslippsreduksjon og klimaomstilling skal også styrkes. En mer framtidsrettet og tilpasningsdyktig forsvarssektor krever løsninger som kombinerer å ivareta operativ evne og beredskap, utslippskutt og teknologisk innovasjon. Forsvarsbygg jobber systematisk og helhetlig for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk, i tett dialog med leverandørmarkedene. Et eksempel er nytt kontorbygg og hybelbygg i Terningmoen leir som ble ferdigstilt i 2025. Her benyttet Forsvarsbygg for første gang utslippsfrie maskiner og lavkarbon ekstrem betong. Byggene er energieffektive, har solpaneler på takene og møter kravene til nesten nullenergibygg.
 - **Forsvarsmateriell (FMA)** sitt hovedoppdrag er å framskaffe og avhende materiell, samt å ivareta driftsanskaffelser på vegne av Forsvaret. Hovedvekten av forsvarsektorens negative klima- og miljøpåvirkning kommer fra materiellet, varer og tjenester som FMA anskaffer. I arbeidet med å anskaffe materiell for Forsvaret, har FMA som mål å gjennomføre livsløp-vurderinger for å finne anskaffelsenes vesentlige klima- og miljøpåvirkninger, og stille krav til alle faser av livsløpet for å redusere disse. Dette innebærer blant annet å etterspørre løsninger som forurensar mindre, fremmer

¹⁹⁹ Menon Economics (2025): [Kunnskapsgrunnlag for revisjon av handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon](#) s. 53.

energieffektivitet, og legger til rette for sirkulærøkonomiske prinsipper som levetidsforlengelse, oppgradering og ombruk av materiell. FMA arbeider også for å fremme innovasjon og teknologiutvikling i samarbeid med industrien, med mål om å redusere klimaavtrykket fra framtidens forsvarsmateriell samtidig som operativ evne opprettholdes eller styrkes. Eksempler er FMAs anskaffelse av flyreiser, hvor de evaluerte på blant annet innblanding av bærekraftig flydrivstoff (SAF), transportanskaffelser hvor de har stilt minimumskrav og evaluert på fossilfri kjøretøypark, og tekstilanskaffelser hvor de har satt fokus på merkeordninger, lang levetid, ombruk og resirkulering.

- **Kystverket** skal legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv ferdsel i farleder og i norske havområder. 85 prosent av alt gods går sjøveien. Kystverkets innkjøpsstrategi fokuserer på profesjonelle, effektive, bærekraftige og innovative anskaffelser. Klimaregnskapet [MarU](#) gir oversikt over utslipp fra skipstrafikken og gir grunnlag for effektive klimatiltak. Gjennom anskaffelser fremmes bærekraft. Blant annet har Kystverket [hybridisert egne fartøy](#), og stiller strenge [krav til fartøy som frakter](#) los, som er viktige grep for å redusere egne CO₂- og NOX-utslipp. Kystverket ønsker å være innovasjonsvennlige, og bruker mye konkurranse med forhandling og [leverandørdialog](#) når det er mulig. De har noen [Innovative anskaffelser](#) i samarbeid med LUP.
- **Nye Veier** er et statlig aksjeselskap som har ansvar for planlegging, bygging og drift og vedlikehold av deler av riksvegnettet. Nye Veier har de siste årene arbeidet mye med å integrere klima- og miljøhensyn i sine anskaffelser. I en DFØ-ledet benchmarking av anskaffelsesfunksjonen i statlige virksomheter fra 2024²⁰⁰ scoret selskapet best i kategorien bærekraft. Selskapet bruker en modell hvor man stiller krav om en prosentvis utslippsreduksjon fra et klimagassbudsjett utarbeidet basert på reguleringsplanene for infrastrukturprosjektene i selskapets portefølje. Det er også krav knyttet til andre miljøaspekter i kontraktene. Tilbyderne må i tilbudene sine sannsynliggjøre at de oppfyller kravene, og et tildelingskriterium vekter prestasjon utover minimumskravene positivt. Selskapet bruker altså minimumskrav i tillegg til 30 prosent vektning av klima og miljø. Utslippsfrie anleggsmaskiner, håndtering av utvalgte miljøtema i prosjekter og effektiv massehåndtering er eksempler på tildelingskriterier som er brukt i selskapets anskaffelser.
- **Sjøfartsdirektoratet** har fram til nå i handlingsplanens levetid hatt økt fokus på klima- og miljøvennlige anskaffelser blant annet ved inngåelse av rammeavtale om kjøretøy og renhold. De har også endret interne retningslinjer for å utnytte innkjøpte produkters levetid, eksempelvis PC-er og mobiltelefoner. Direktoratet har videre tatt i bruk fellesavtalen om ombruk og gjenvinning på IT-utstyr, hvor det er pålagt at alt IT-utstyr skal avhendes gjennom denne avtalen. Sjøfartsdirektoratet er miljøfyrtårnsertifisert. Gjennom denne sertifiseringen får direktoratet en god oversikt over interne forbedringsområder knyttet til eksempelvis innkjøp, reiser, energi og avfall. Sjøfartsdirektoratet har oppsøkt aktuelle aktører for samarbeid og er aktive i fora som Grønt Skipsfartsprogram. De deltar i klyngeprogram i regi av rederi og leverandørindustri for å bidra til at den maritime næringen tar i bruk ny teknologi som er mer klima- og

²⁰⁰ [Inventura, DFØ og Oslo Economics \(2023\): Benchmark 2023 - Benchmarking av anskaffelsesfunksjonen i statlige virksomheter.](#)

miljøvennlig. Sjøfartsdirektoratet benytter også kommunikasjonskanaler for å stimulere til klima-, miljøvennlige og innovative anskaffelser for den maritime næringen. Sjøfartsdirektoratet er med i pilotprogrammer for å veilede og utvikle regelverk hvor ny klima- og miljøvennlig teknologi kan tas i bruk på fartøy.

- **Statens vegvesen** har vedtatt en anskaffelsesstrategi for 2024–2027 og jobber målbevisst for å oppnå klima- og miljømål gjennom satsing på rett kompetanse, hensiktsmessige kontraktskrav og tildelingskriterier. Eksempler på krav hentet fra Statens vegvesens kontrakter for utslippsfrie maskiner og kjøretøy i 2024 er: at minst 70 prosent av personellkjøretøy og varebiler under 3,5 tonn som benyttes på anlegget skal være utslippsfrie, at maskiner inntil 8 tonn og motorisert utstyr og motorredskaper skal være utslippsfrie, at minst 50 prosent av massene skal flyttes utslippsfritt, og at minst 50 prosent av arbeidstimer utført med gravemaskin og hjullaster skal utføres utslippsfritt. Statens vegvesen vil videreføre arbeid med kontraktskrav til utslippsfri massetransport i utbyggingsprosjekter. I 2024 mottok Statens vegvesen Anskaffelsesprisen for sine miljøvennlige asfaltkontrakter. Siden 2020 er klimagassutslippene fra asfalt redusert med 46 prosent, fra 62 kg CO₂/tonn asfalt til 33,5 kg CO₂/tonn i 2023. Målet er en reduksjon med 70 prosent innen 2030. Staten innførte et system med klimavekting, slik at lave klimagassutslipp teller i tillegg til lav pris for å vinne konkurransen. Statens vegvesen jobber aktivt med bærekraft i intern drift, blant annet gjennom ombruk av arbeidsklær og møbler, med mål om 30–40 prosent ombruk. Det er også satt i gang pilotprosjekter for resirkulering av håndtørkepapir og tiltak for å redusere energiforbruk og øke sorteringsgrad av avfall.

Statens Vegvesen er en statlig nøkkelaktør som har bidratt betydelig til utvikling av miljøteknologi innen skipsfarten. I 2010, etter at Statens Vegvesen i mange år hadde kjøpt inn fergetjenester til laveste pris, så de at det var et betydelig uutnyttet potensial knyttet til å gjøre fergedriften mer miljøvennlig. Statens Vegvesen hadde en målsetning om å utvikle, bygge og drifte en mer energi- og miljøeffektiv ferge (15-20 prosent energi- og miljøforbedring) som del av anbudet for drift av riksvegfergesambandet Lavik-Oppedal. Dette var første gang Statens Vegvesen gjorde en fergeanskaffelse ved bruk av anskaffelsesprosedyren konkurransepreget dialog, som sikrer teknologiutvikling gjennom selve anskaffelsen.

For å sikre markedsutvikling fikk de leverandørene som ble plukket ut kompensasjon på 3 millioner kroner. Resultatet ble **verdens første helelektriske ferge, MF Ampere**, i drift på Sognefjorden fra februar 2015. Ampere er et eksempel på at en statlig nøkkelaktør kan gjøre en grønn og innovativ anskaffelse som påvirker en hel bransje og har effekter i form av teknologi- og næringsutvikling. Gjennom anskaffelse av nye kontrakter for drift av riksveiferjesamband har Statens vegvesen fortsatt innføringen av miljøvennlige teknologier. Som følge av dette forventes det at 34 av 45 hovedfartøy i riksveiferjedriften vil bruke batteri eller hydrogen i ordinær drift innen utgangen av 2026.



Verdens første helelektriske ferge. Foto: Bent Are Iversen.

- **Statsbygg** skal være en pådriver for bærekraftig utvikling i bygge- og eiendomsnæringen. For at miljøvurderingene gjøres i tråd med anskaffelsesforskriften har Statsbygg en systematikk for å inkludere krav eller kriterier i alle anskaffelser, og har maler med vurderingskriterier for ulike anskaffelsestyper som utgangspunkt for å tilpasse krav eller kriterier til hver enkelt anskaffelse. Denne systematikken skal benyttes av Statsbyggs byggeprosjekter når Statsbygg er byggherre, og for alle avtaler og utstyr som anskaffes til drift av statens eiendommer. For Statsbygg er pådriverrollen i å utvikle næringen spesielt knyttet til anskaffelser av bygninger, både nybygg og rehabiliteringer. Virksomheten jobber systematisk med miljøaspektene klimagassutslipp, klimatilpasning, naturmangfold, energi og sirkulærøkonomi for bygninger gjennom hele verdikjeden. Statsbygg benytter en veletablert metode for å stille krav til bygningers klimafotavtrykk og jobber systematisk for å redusere sin klimabelastning. Statsbygg samarbeider aktivt med andre offentlige byggherrer om å harmonisere praksis for krav og kriterier i anskaffelser innenfor de ulike klima- og miljøaspektene. Statsbygg gir råd til statlige virksomheter som skal leie kontorlokaler i det private markedet. Anskaffelse av kontrakter om leie av lokaler i eksisterende bygg er unntatt lov og forskrift om offentlige anskaffelser. Disse sakene vurderes derfor ikke etter kriteriene i anskaffelsesforskriften, men tilbudene sammenlignes og vurderes likevel etter miljøprestasjon.
- **Sykehusinnkjøp** jobber aktivt med leverandørmarkedet gjennom markedsdialog og kontraktsoppfølging for å fase ut og substituere helse- og miljøskadelige stoffer og fremme sirkulære løsninger. Sykehusinnkjøp bruker merkeordninger aktivt for å ivareta klima- og miljøhensyn i kategorier der dette er relevant. Sykehusinnkjøp samarbeider bredt med offentlige innkjøpsorganisasjoner i andre land for å standardisere krav blant annet knyttet til leverandørens arbeid med å redusere sitt klimafotavtrykk.

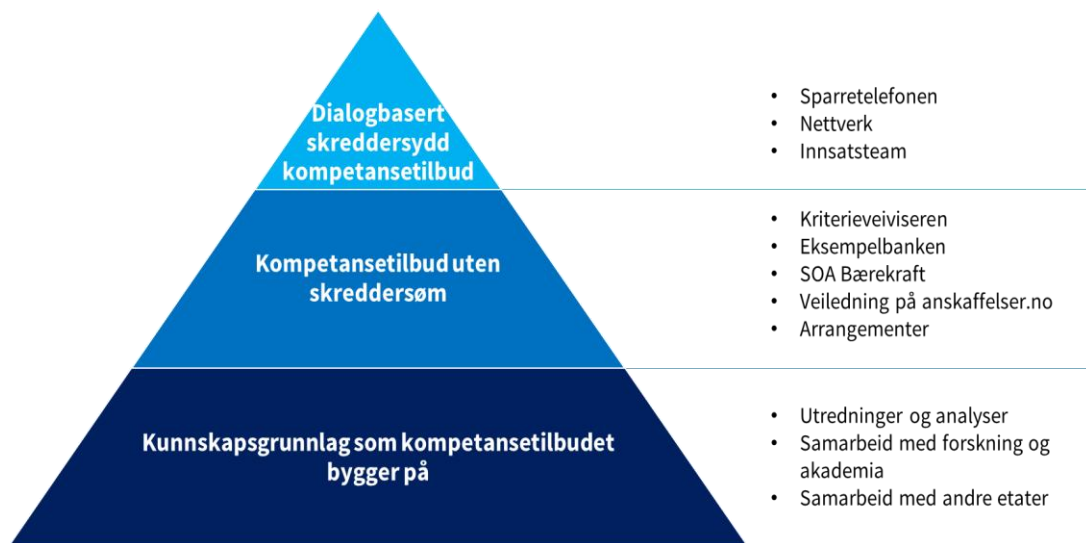
3.3 DFØ gjennomfører grønt kompetanseløft for Innkjøps-Norge

Grønt kompetanseløft er DFØs tjenestetilbud og satsning for å bygge kompetanse om klima- og miljøvennlige anskaffelser i Innkjøps-Norge. Formålet er å systematisk bygge kompetanse hos offentlige oppdragsgivere slik at de er i stand til å gjennomføre klima- og miljøvennlige anskaffelser. Kompetanseløftet består av følgende komponenter, som er ment å utfylle og supplere hverandre:

- **Veiledningsmateriale og støttetilbud på nett**, blant annet [Kriterieveiviseren](#) med forslag til krav og kriterier for bærekraftige anskaffelser innenfor de prioriterte innkjøpskategoriene, [Veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser](#) med veiledning om blant annet 30-prosentvekting, [Eksempelbanken for bærekraftige og innovative anskaffelser](#), e-læringskurs, og ulike dataprodukter som Bilparkdata, klimaspendverktøy og effektkalkulatorer.
- **Sparretelefonen for bærekraftige anskaffelser**: offentlige oppdragsgivere kan kontakte en medarbeider i DFØ og sparre om bærekraftige anskaffelser.
- **Webinarer og seminarer**: DFØ arranger webinarer om aktuelle temaer annenhver uke.

- **Nettverk:** Det er etablert flere nettverk som fungerer som samarbeidsarenaer for enkeltpersoner og virksomheter, tilrettelagt av DFØ. Relevante nettverk er innkjøpsledernetverket (fra før 2021), Nettverket for klimasatsrådgivere (fra 2021), Nettverk for bærekraftsrapportering og Nettverk for møbelanskaffelser.
- **Regionalt innsatsteam for bærekraftige og innovative anskaffelser** er DFØs regionale apparat som bidrar med tilpasset kompetansetilbud for kommuner og fylkeskommuner.
- **Sertifiseringsordning for bærekraftige offentlige anskaffelser (SOA Bærekraft):** SOA bærekraft er en nasjonal ordning for offentlige innkjøpere, og består av et kurs som bygger på en fagplan, og en sertifiseringstest (gjennom Norsk Test AS). Kurset holdes av det private kursleverandørmarkedet.²⁰¹
- **Samarbeid, utdanning og forskning:** DFØ samarbeider med Miljødirektoratet om å fremme grønne offentlige anskaffelser gjennom utredninger og veiledning. DFØ deltar i ulike EU-, OECD- og nordiske prosjekter, og har etablert flere samarbeid med forskningsmiljøer, blant annet OsloMet, Høyskolen Kristiania, og NTNU om mer miljøvennlige kunstgressbaner. DFØ gjennomfører flere samarbeidsaktiviteter knyttet til utdanning, for eksempel som medlem i styringsgruppen til Anskaffelsesakademiet som er driftet av Høyskolen Kristiania,²⁰² og bidrar med både undervisning og veiledning av studenter innen ulike fagretninger.

Komponentene i grønt kompetanseløft kan deles inn i tre hoveddeler:



Figur 6. Grønt kompetanseløft.

²⁰¹ Se nærmere beskrivelse i Menon Economics (2025): [Kunnskapsgrunnlag for revisjon av handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon](#) s. 17-18.

²⁰² Se nærmere beskrivelse i Menon Economics (2025): [Kunnskapsgrunnlag for revisjon av handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon](#) s. 14-17.

Grønt kompetanseløft ble lansert i handlingsplanen fra 2021. Riksrevisjonen (2022) fant at bruk av DFØs veiledning- og støttetilbud har en positiv effekt på innkjøpernes evne til å gjennomføre grønne offentlige anskaffelser,²⁰³ men at det var et forbedringspotensial når det gjaldt å gjøre veiledningsmateriellet mer brukervennlig og kjent.²⁰⁴ Siden dette har DFØ bygget opp og videreutviklet det grønne kompetanseløftet. DFØ har blant annet jobbet med kommunikasjon og markedsføring av tilbudene, lanserte en ny og mer brukervennlig versjon av Kriterieveviseren i 2022 og Eksempelbanken i 2024, og har hatt et større fokus på regelverksveiledning i forbindelse med anskaffelsesforskriften § 7-9. I arbeidet med å måle effekter av tjenestetilbudet i grønt kompetanseløft følges logikken i DFØs effektkjede for å sannsynliggjøre bruker- og samfunnseffekter av produktene og tjenestene i kompetanseløftet (se figuren nedenfor).



Figur 7. DFØs effektkjede.

DFØs kunde- og brukerundersøkelser (2025) viser at DFØ er en foretrukket aktør å henvende seg til for mer bærekraftige anskaffelser. Menons evaluering av grønt kompetanseløft viser til at tilbakemeldingene fra intervjuer, spørreundersøkelser og DFØs egne undersøkelser²⁰⁵ generelt er svært positive. Basert på innhentet informasjon er Menons vurdering at DFØ bør videreføre dagens innsats og tiltak, og undersøke noen mulige forbedringspotensialer.²⁰⁶

Menon vurderer at grønt kompetanseløft er en helhetlig og godt koordinert satsning, der ulike tiltak utfyller hverandre og bidrar til å styrke kompetansen om grønne anskaffelser i offentlig sektor. Menons evaluering konkluderer med at de ulike satsningsområdene gir omfattende og komplementære grunnlag for at offentlige innkjøpere kan følge opp formålet i handlingsplanen. DFØs utadrettede samarbeid, satsningen på forskning og utdanning og SOA bærekraft bidrar til kunnskapsspredning rundt grønne anskaffelser i samfunnet og virksomhetene. Innspillene fra sparretelefonen gir DFØ verdifull innsikt i hva som er utfordringene hos innkjøperne. Menon finner at tiltakene bidrar til tydelige brukereffekter. Brukerne opplever høy nytteverdi, særlig knyttet til økt kompetanse og trygghet i innkjøpsrollen.²⁰⁷ Menon finner også tydelige synergier mellom flere av delene i grønt kompetanseløft, særlig mellom arrangementer (webinarer og seminarer) og veiledningsmaterieill.²⁰⁸

Menon har identifisert noen potensielle forbedringsbehov. Dette er blant annet å øke brukervennligheten på anskaffelser.no, utarbeide mer målrettet innhold for små kommuner, forbedre veiledningen om 30-prosentvekting, vurdere kostnader opp mot nytten av satsinger

²⁰³ Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser – Dokument 3:5 (2021-2022) s. 13-14.

²⁰⁴ Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser – Dokument 3:5 (2021-2022) s. 14 og 17.

²⁰⁵ Bl. a. Anskaffelsesundersøkelsen og Kunde- og brukerundersøkelsen.

²⁰⁶ Menon Economics (2025): [Kunnskapsgrunnlag for revisjon av handlingsplan for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon](#) s. 4.

²⁰⁷ Menon Economics (2025) s. 4 og 10.

²⁰⁸ Menon Economics (2025) s. 48-49. Se også nærmere beskrivelse av synergier på s. 50 i Menons rapport.

(særlig i forbindelse med SOA bærekraft), samt øke kjennskap og deltakelse i nettverkene og styrke arbeidet med systematisk evaluering av nettverkene.

Basert på DFØs egne undersøkelser og erfaringer, og Menons evaluering, vurderer DFØ at grønt kompetanseløft i all hovedsak fungerer godt og bør videreføres. DFØ vil derfor videreføre satsingen og fortsette å kontinuerlig utvikle og forbedre denne der hvor det er behov.

Tiltak:

- DFØ vil fortsette å være en pådriver og kompetansesenter for nasjonalt og internasjonalt samarbeid om klima-, miljøvennlige og innovative anskaffelser, inkludert være bindeledd mellom nasjonale aktører og delta blant annet i nordisk, EU og OECD-samarbeid.
- DFØ vil fortsette å holde den skriftlige veiledningen på anskaffelser.no oppdatert, brukervennlig og relevant, med sikte på å gjøre denne mer målrettet, lett tilgjengelig og praktisk anvendbar, særlig innen prioriterte klima- og miljøtema. DFØ vil blant annet vurdere om veiledningen kan tilpasses bedre til mindre kommuners behov, og gjennomgå 30-prosentveilederen for å sikre bedre brukerstøtte. I den videre utviklingen av forslag til krav og kriterier vil DFØ også se hen til relevante EU-regelverk på klima- og miljøområdet.
- DFØ vil videreutvikle og spre kjennskap om nettverkene, arbeide for kontinuitet og jevnlig aktivitet, og gjøre mer systematiske evalueringer for alle nettverkene.
- DFØ vil videreutvikle webinarne og seminarne ved å blant annet tilby flere temaspesifikke webinarer/seminarer, særlig på teknisk krevende områder som skytjenester og sirkulære anskaffelser.
- DFØ vil videreutvikle og forbedre sertifiseringsordningen for bærekraft (SOA bærekraft) med mål om at flere tar i bruk delen om bærekraft.
- DFØ vil videreføre sparretelefonen for bærekraftige anskaffelser, og arbeide for tilstrekkelig bemanning og kompetanse for å møte etterspørselen. I tillegg vil vi se på muligheter for å effektivisere tjenesten, og fortsette å bruke innsikten fra henvendelsene i arbeidet med veiledning og støtte.
- DFØ vil fortsette samarbeidet med Miljødirektoratet om å fremme klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser. DFØ vil også fortsette samarbeidet med forsknings- og utdanningssektoren, inkludert å delta aktivt i relevante forskningssamarbeid innenfor klima-, miljøvennlige og innovative anskaffelser, bidra med kompetansehevende tiltak og forslag til mastergradstema for universitets- og høyskolesektoren, ordningen med sommerstudenter i DFØ, og som medlem i styringsgruppen til Anskaffelsesakademiet.
- DFØ vil fortsette å bidra med veiledning om tilgjengelige støtteordninger med relevans for klima-, miljøvennlige og innovative anskaffelser, som Miljødirektoratets Klimasats-ordning²⁰⁹ og Enovas støtteordninger.
- DFØ vil arbeide for å måle mer presise effekter av det grønne kompetanseløftet hos oppdragsgivere så vel som samfunnseffekter.
- DFØ vil generelt vurdere kostnader av de ulike satsningsområdene opp mot bruker- og samfunnseffekter, særlig tjenester som er lite brukt som for eksempel SOA Bærekraft.

²⁰⁹ [Klimasats – støtte til klimatiltak - miljodirektoratet.no](#).

3.4 DFØ fremmer digitalisering som drivkraft for klima- og miljøvennlige anskaffelser

Digitalisering av offentlige anskaffelser vil si å bruke elektroniske verktøy, basert på standarder, i planlegging, gjennomføring og oppfølging av en anskaffelse.²¹⁰ Digitalisering er en sentral drivkraft for klima- og miljøvennlige og innovative anskaffelser, både gjennom å skape tilgang til data og muliggjøre videre bruk av data om klima- og miljøpåvirkning. Bruk av data er sentralt for bedre styring og effektivisering, se kapittel 3.5.

Klima- og miljødata genereres gjennom hele anskaffelsesprosessen. Konkurransегjennomføringen gir informasjon blant annet fra kunngjøringsskjemaer. Den norske databasen for kunngjøringer av offentlige anskaffelser (Doffin) er en viktig datakilde basert på EU-kommisjonens kunngjøringsskjemaer (eForms). Kontraktsoppfølgingsfasen gir vare- og tjenesteinformasjon brukt i bestillings- og fakturasystemer. For at klima- og miljødata skal kunne flyte effektivt mellom systemene er det nødvendig med standardisering av innhold og format. I bestillings- og betalingsprosessen brukes blant annet standardformatene Elektronisk handelsformat (EHF²¹¹) og Peppol BIS.²¹² I tillegg genereres det også data gjennom andre digitale systemer, som for eksempel strømmålere, miljødeklarasjoner (*Environmental Product Declaration - EPD*²¹³), kjøretøyregistre og reiseregninger.

Offentlige oppdragsgivere kan kreve eller tillate at leverandører gir tilbud i form av en elektronisk katalog (EHF/BIS-katalog).²¹⁴ EHF/BIS-katalog er en liste over varer og tjenester hvor egenskapene er beskrevet på en standardisert måte,²¹⁵ gjennom merkeordninger, CO₂-verdier per produkt, og lenker til eksterne databaser med klima- og miljødata om produktet som for eksempel digitale produktpass (DPP²¹⁶).²¹⁷ EU vil stille krav om digitale produktpass for de fleste forbruksvarer og byggevarer som omsettes i det europeiske markedet. Dette vil forenkle bruk av miljøegenskaper i kravstilling og oppfølging av offentlige anskaffelser. DFØ følger utviklingen i EU/EØS tett og vurderer fortløpende hvordan disse mulighetene kan tas i bruk i Norge. Slik kan de digitale systemene hjelpe oppdragsgivere med å



Digitale produktpass skal hjelpe aktører og forbrukere å ta informerte valg, og forenkle arbeidet for tilsynsmyndigheter.

²¹⁰ [Digitalisering av anskaffingsprosessen | Anskaffelser.no](#).

²¹¹ [Elektronisk handelsformat \(EHF\)](#) er en spesifikasjon basert på internasjonale standarder. Den benyttes av systemleverandører for å implementere informasjonsinnhold i spesifikke transaksjoner

²¹² [Peppol BIS](#) er en spesifikasjon basert på internasjonale standarder som benyttes av systemleverandører for å implementere informasjonsinnhold til spesifikke prosesser. Peppol BIS benyttes til grensekryssende transaksjoner. [Peppol nettverk](#) består av ulike komponenter for å muliggjøre forsendelse av de ulike digitale transaksjonene.

²¹³ En miljødeklarasjon er et dokument som oppsummerer miljøprofilen til en komponent, et ferdig produkt eller en tjeneste på en standardisert og objektiv måte. En EPD lages på grunnlag av en livsløpsanalyse (LCA) etter ISO-standard 14040-14044. Kilde: [Hva er en EPD? - EPD-Global - Powered by EPD-Norway](#).

²¹⁴ Anskaffelsesforskriften § 27-1 første ledd.

²¹⁵ [Katalog, ordre og faktura \(EHF\) | Anskaffelser.no](#).

²¹⁶ Digitale produktpass (DPP) er et initiativ under EUs økodesignforordning som har som mål å gi bedre informasjon om produkters opprinnelse, materialer, miljøpåvirkning og anbefalt avhending. Digitale produktpass vil gjøre det lettere for aktørene i hele produktets verdikjede og for forbrukerne å ta mer informerte valg, samtidig som arbeidet for tilsynsmyndigheter forenkles. Kilde: [EU's Digital Product Passport: Advancing transparency and sustainability | data.europa.eu](#) og [Økodesignforordningen - regjeringen.no](#).

²¹⁷ [Miljøinformasjon for bruk i EHF-katalog og -faktura | Anskaffelser.no](#).

ta mer klima- og miljøvennlige valg ved bestilling av varer, og holde oversikten over det potensielle klima- og miljøfotavtrykket for sitt avtalte varesortiment. EHF-faktura gir også mulighet til å inkludere klima- og miljødata, som CO₂-utslipp, direkte i fakturalinjene for hver enkelt vare. Dette gir datagrunnlag for klimaregnskap og andre analyser som beskrevet i kapittel 3.5.

I Stortingsmeldingen om smartere innkjøp ble det påpekt at en utfordring er at det er begrenset digital modenhet hos oppdragsgiverne, og at mange derfor ikke tar i bruk digitale verktøy utover minimumskravene i regelverket.²¹⁸ I dag stiller regelverket krav om at enkelte delprosesser i gjennomføringen av anskaffelser skal foregå elektronisk, men for å hente ut det fulle potensialet ved digitaliseringen, bør hele anskaffelsesprosessen bli digital.²¹⁹ DFØ har over tid arbeidet med digitalisering av offentlige anskaffelser, blant annet gjennom forvaltning av etablerte løsninger, utvikling av nye fellesløsninger og å øke den digitale modenheten hos oppdragsgivere. Arbeidet på dette feltet er blant annet blitt gjort gjennom «Program for digitale anskaffelser».²²⁰ DFØ deltar i flere standardiseringsprosjekter i regi av EU og de nordiske landene. Hensikten er blant annet å finne muligheter for å koble klima- og miljødata inn i etablerte og nye digitale prosesser. Basert på leveransene fra *Nordic Smart Government and Business*²²¹ er det etablert et nordisk samarbeid (*Nordic Smart Government Network (NSGN)*)²²² for å koordinere og stimulere til digital samhandling mellom de nordiske landene. Arbeidet med digitalisering av offentlige anskaffelser er et kontinuerlig og langsiktig arbeid som har ført til at flere har tatt i bruk digitale løsninger.²²³ Det er fremdeles behov for at flere virksomheter tar i bruk de digitale løsningene som er tilgjengelig, å fortsette arbeidet med å utvikle helhetlige digitale prosesser basert på standardformat, og å styrke sømløs flyt av klima- og miljødata mellom de ulike digitale løsningene. DFØ vil fortsette sitt arbeid for at digitalisering i offentlige anskaffelser er en drivkraft for produksjon og innsamling av data som er relevante for klima og miljø. Manglende hjemmel i regelverket for deling av data er imidlertid fremdeles en barriere på dette området.

Tiltak:

- DFØ vil fortsette å delta i internasjonale fora for samarbeid om standardisering, som for eksempel EU og Nordisk samarbeid. DFØ vil fortsette å forvalte elektronisk handelsformat (EHF)/Peppol BIS og andre internasjonale standarder ved deltakelse i relevant standardiseringsarbeid. DFØ vil fortsatt være en pådriver for å inkludere data om klima og miljø i EHF/Peppol BIS. Dette omfatter også å delta i piloter på nasjonalt, nordisk eller europeisk nivå med mål om å utveksle og/eller analysere data om klima og miljø mellom leverandører og oppdragsgivere nasjonalt og på tvers av landegrenser.
- DFØ vil styrke veiledning for at oppdragsgivere, systemleverandører og leverandører av varer og tjenester tar i bruk digitale løsninger.
- DFØ vil utforske muligheter for å sammenstille og analysere data fra digital konkurransegjennomføring og digital kontraktsoppfølging med fokus på klima- og miljøkrav og finansiell informasjon. DFØ vil også videreføre arbeidet med hjemmel i regelverk for deling av data.

²¹⁸ Meld. St. 22 (2018-2019) Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser s. 145.

²¹⁹ Program for digitale anskaffelser | Anskaffelser.no.

²²⁰ Meld. St. 22 (2018-2019) Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser s. 146.

²²¹ <https://nordicsmartgovernment.org/>.

²²² Standardiseringsprosjekt i regi av EU og dei nordiske landa | Anskaffelser.no.

²²³ Meld. St. 22 (2018-2019) Smartere innkjøp - effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser s. 146.

- DFØ vil tilby publikumstjenester som formidler kunngjøringer og kunngjøringsstatistikk med fokus på klima og miljø. Anskaffelser der en del av formålet er å oppnå redusert klima- og miljøpåvirkning vil bli merket og lar seg søke fram gjennom filter i Doffin basert på digitale transaksjoner fra konkurransesystemer (eForms).

3.5 DFØ fremmer tilgang til og bruk av data for klima- og miljøvennlige anskaffelser

Data gir beslutningstakere bedre innsikt i ressursbruk, effektivitet og oppfølging av politiske mål knyttet til klima, miljø og innovasjon. Tilgjengelig og forbedret statistikk, relevante styringsparametere og systematisk bruk av klima- og innkjøpsdata er avgjørende for å kunne prioritere riktig, følge utviklingen over tid og for en mer effektiv bruk av samfunnets ressurser. Det er behov for overordnet kunnskap om klima- og miljøeffekter av anskaffelser, spesielt for oppfølging av regelverk og utvikling av politikk. DFØ har derfor utviklet statistikk om andelen grønne anskaffelser ved hjelp av tekstanalyse og kunstig intelligens.²²⁴ Resultatene er synliggjort i regjeringens *Klimamelding 2035* for å gi innsikt i hvordan klima- og miljøhensyn ivaretas i tråd med endringen i anskaffelsesforskriften (se også kap. 1.4).

Klimameldingen 2035 peker videre på behovet for å styrke det kunnskapsbaserte grunnlaget for grønne anskaffelser.²²⁵ På denne bakgrunn jobber DFØ for å videreutvikle analyser og statistikk knyttet til grønne og innovative anskaffelser. Data spiller en avgjørende rolle i å synliggjøre gevinstene ved bruk av UFF-rammeverket for å redusere forbruk. Analyser og statistikk kan brukes til å illustrere hvordan unngåtte anskaffelser gir direkte klima- og miljøeffekter, som redusert klimagassutslipp og lavere ressursbruk. Når anskaffelser er nødvendige, kan data støtte valg av mer bærekraftige alternativer gjennom livssyklusanalyser, og vurderinger av sertifiseringer og klimafotavtrykk i leverandørkjeden. I tilfeller der anskaffelser må gjennomføres, bør innkjøpere basere seg på databaserte beslutninger om varer og tjenester som er designet for minimal klima- og miljøpåvirkning gjennom hele livssyklusen.

Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser (2022) understreket behovet for å styrke både tilgjengeligheten av data og kjennskapen til veiledning som kan støtte klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser. I tillegg til å måle andelen grønne anskaffelser har DFØ utviklet verktøy som hjelper med å planlegge og følge opp klimaeffekter for innkjøp av kjøretøy, matvarer, IT-utstyr, bygg og møbler. I tillegg gir klimaspendverktøyet en grov oversikt over statlige virksomheters klimafotavtrykk av innkjøp, og bilparkdata en oversikt over eide og leasede kjøretøy i offentlige virksomheter. Likevel er det behov for ytterligere utvikling, særlig for å identifisere kostnadseffektive klima- og miljøtiltak i anskaffelser. I tillegg er det behov for mer omforente indikatorer for klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser, slik at oppdragsgivere vet hva de skal måle på for å muliggjøre god styring. Felles måleindikatorer muliggjør også aggregering på tvers av virksomheter og kobling til eksterne systemer, slik som klimaregnskap. DFØ har i tillegg gjennomført analyser av klimafotavtrykket til offentlige innkjøp, i tråd med Riksrevisjonens anbefalinger, men det er fortsatt behov for mer kunnskap om størrelsen på gevinstene som offentlig sektor skaper gjennom anskaffelser. DFØ vil fortsette å styrke tilgangen

²²⁴ <https://anskaffelser.no/berekraftige-anskaffingar/klima-og-miljo/statistikk-om-klima-og-miljohensyn-i-offentlige-anskaffelser>.

²²⁵ Meld. St. 25 (2024–2025) *Klimamelding 2035 - på vei mot lavutslippssamfunnet* s. 96.

til og bruken av data for bedre styring og effektivisering av klima- og miljøvennlige og innovative anskaffelser.

Tiltak:

- DFØ vil måle andelen grønne anskaffelser og rapportere på dette til departementene.
- DFØ vil måle offentlige virksomheters modenhet for grønne og innovative innkjøp, måle brukertilfredsheten for produkter og tjenester i grønt kompetanseløft, jevnlig beregne klimaavtrykket fra offentlige anskaffelser, og se på muligheter for å måle sirkulær økonomi (for eksempel bruktkjøp, reparasjon og ombruk) i offentlige anskaffelser innen utvalgte kategorier.
- DFØ vil fortsette å formidle data og statistikk til offentlige virksomheter, beslutningstakere og interessenter slik at de kan se status og gjøre forbedringer av sine grønne og innovative anskaffelser. Dette inkluderer at DFØ vedlikeholder og utvikler verktøy med styringsinformasjon til ledere i offentlige virksomheter.
- DFØ vil foreslå felles indikatorer for klima- og miljøvennlige og innovative innkjøp som offentlige virksomheter selv kan måle og styre på.

3.6 DFØ viderefører og styrker arbeidet med lederutvikling med vekt på klima- og miljøvennlige anskaffelser

En klima- og miljøvennlig anskaffelsespraksis forutsetter en profesjonell anskaffelsesfunksjon, og evnen til å organisere, styre og lede arbeidet med anskaffelser på en helhetlig måte. Anskaffelser bør brukes som et strategisk virkemiddel for å nå virksomhetens klima og miljømål, og ses i sammenheng med overordnet styring og øvrig bærekraftarbeid. I 2025 er det fortsatt stort potensial for mer strategisk bruk av anskaffelser, særlig bruk av anskaffelsesdata og data om klimagassutslipp i styring. Anskaffelsesundersøkelsen²²⁶ viser at det fortsatt er mange virksomheter som ikke har en sentral innkjøpsfunksjon, tilstrekkelig tid og ressurser, en overordnet strategi for anskaffelser og overordnet oversikt over forbruket. De har ofte heller ikke styringsparametere på anskaffelsesområdet som rapporteres til ledelsen.

Innkjøpsledere i samspill med andre sentrale ledere i virksomheten har en viktig rolle i å fremme strategisk bruk av anskaffelser. Derfor har DFØ satset på tiltak for å sette innkjøpsledere og andre ledere i stand til å ha en helhetlig tilnærming som sikrer bedre styring og utvikling av klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser. DFØ har videreutviklet strategiveiledning, inkludert et selvevalueringsverktøy, der bærekraftige anskaffelser, og innovasjon og leverandørutvikling er to av dimensjonene virksomheten vurderer sin egen praksis innenfor. Dette gjør det mulig å identifisere gap mellom dagens anskaffelsespraksis og ønsket praksis. DFØ formidler også verktøy for analyse av regnskapstall for innkjøp (spendanalyse). For å fremme kompetanse og erfaringsdeling har DFØ arrangert samlinger for innkjøpsledere i kommunale og statlige virksomheter, hvor vi har gjennomgått relevante verktøy, diskutert kompetansebehov og lagt til rette for læring på tvers av sektorer. DFØ har også gjennomført mentorprogram for innkjøpsledere i offentlig sektor fire ganger siden 2020. Mentorprogrammet har som mål å sette innkjøpsledere bedre i stand til å løfte anskaffelser som strategisk virkemiddel i virksomheten, blant annet for å omsette mål for klima og miljø til konkret praksis i virksomheten. I 2024 startet DFØ arbeidet med å utvide fokuset fra innkjøpsledere til en bredere ledergruppe i staten. Målet er

²²⁶ [Anskaffelsesundersøkelsen 2024](#).

å nå flere typer ledere, og dermed styrke virksomhetenes evne til å bruke anskaffelser som et strategisk verktøy for bærekraftig utvikling.

DFØ vil videreføre og styrke sitt arbeid for lederutvikling med vekt på klima- og miljøvennlige anskaffelser og innovasjonskultur. Det innebærer å fremme samarbeid, med blant annet egne digitale ledelsesmoduler (se kapittel 3.7).

Tiltak:

- DFØ vil videreføre veiledning i bruk av strategi for anskaffelser, inkludert bruk av ulike analyser som forbruksanalyse og selvevaluering. Bruk av rutiner, roller og organisering for å ivareta klima, miljø og innovasjon inngår i veiledningen. Videre vil DFØ videreføre mentorordning for ledere og innkjøpsledernetverket.
- DFØ vil utvikle *dashbord* for klimastyring for å lette tilgangen til relevant styringsinformasjon om klimapåvirkning for ledere. Dette vil kombineres med veiledning i strategisk bruk av data, og etablering av styringsparametere.
- DFØ vil utvikle nye tiltak på flere ledernivåer for å tilrettelegge for at ledere i offentlige virksomheter tar gode beslutninger om bærekraft. Det innebærer å sette ledere i stand til å etterspørre styringsinformasjon og iverksette tiltak som ivaretar grønn omstilling av egen virksomhet. DFØ utvikler podcaster, seminarer og digitale læringspakker for å nå ut til målgruppene.

Eksempler på offentlige anskaffelser som strategisk virkemiddel

Ruter er et selskap som har jobbet med anskaffelser som strategisk virkemiddel for å nå sine mål og som har en sterk forankring i ledelsen for dette. «Som innkjøper må vi ta ansvar for å kreve fremtidens teknologi nå, ellers vil fremtiden komme for sent», sier Bernt Reitan, administrerende direktør i Ruter.

Hå kommune er en kommune som har jobbet aktivt for å utvikle og profesjonalisere sine anskaffelser, for å gå fra en rent regelverksorientert anskaffelsespraksis til en mer strategiorientert praksis. Dette arbeidet har blant annet hatt fokus på lederforankring og på å sette anskaffelser på ledelsens dagsorden.

3.7 DFØ og LUP vil bidra til å redusere barrierene for bruk av innovative anskaffelser

Anskaffelsesundersøkelsen peker på flere forhold som innkjøpsfunksjonen i offentlige virksomheter oppfatter som barrierer for å etterspørre mer grønn innovasjon gjennom anskaffelser. De mest framtrædende barrierene er tid og ressurser, innovasjonskompetanse, ledelsesforankring, -fokus og prioritering, økonomisk handlingsrom, og liten oversikt over tilgjengelige løsninger i markedet. Disse barrierene er godt dokumentert over tid både for statlig og kommunal sektor. For å øke bruken av innovative offentlige anskaffelser er det nødvendig med tiltak som bidrar til å redusere barrierene. DFØ har nylig utviklet et helhetlig kompetanseprogram for innovative anskaffelser for å adressere barrierene. Dette inkluderer lederperspektivet, som er nødvendig for å kunne etablere retning, ambisjon, og forankring som

rammebetingelser i innovasjonsarbeidet. Innkjøpere bør bygge kompetanse i egen virksomhet gjennom å benytte tilbud fra DFØ, LUP, Kommunesektorens organisasjon (KS) og Design og arkitektur Norge (DOGA).

Handlingsplanen 2021-2025 hadde hovedgrep 3.6 «DFØ og LUP videreutvikler sin rolle som tilrettelegger for økt samarbeid mellom oppdragsgivere for å utvikle og ta i bruk miljøteknologi og sirkulær økonomi løsninger».

DFØ har tilrettelagt for økt samarbeid og samarbeid mellom oppdragsgivere som koordinator for prosjektet «Sirkulære og klimavennlige offentlige anskaffelser» på vegne av Nordisk ministerråd. Prosjektet samlet innkjøpsmiljøer og næringsaktører i Norden, og leveransene inkluderte blant annet finansiering av innovasjonsprosjekter. DFØ koordinerte også deltagelse i EU-prosjektet «ProCirc» med 30 piloter og utvikling av verktøy for å fremme erfaringsdeling og samarbeid innen sirkulære offentlige anskaffelser.

LUP fasiliterer flere fellesprosesser for oppdragsgivere med sammenfallende behov, og med et uttalt mål om mer klima- og miljøvennlige løsninger; «Sammen om slambehandling» og «Fremtidens renseanlegg», beste praksis i bruk av EPD som grunnlag for vektning av klima- og miljø i anleggsanskaffelser, «Re:new – Materialgjenvinning av finstoff» og «Sirkulærøkonomi i bygg: Løsning for ombruk av byggemateriell».

DFØ og LUP bistår hverandre i flere av de nevnte prosjektene.

Hovedgrepet er valgt erstattet med hovedgrepet «DFØ og LUP vil bidra til å redusere barrierene for bruk av innovative anskaffelser», hvor samarbeid mellom oppdragsgivere videreføres som tiltak.

Tiltak:

- DFØ har i 2025 lansert et [komplett kompetanseprogram for innovative anskaffelser](#) med tilhørende [e-læringskurs](#). DFØ vil gjøre kompetanseprogrammet tilgjengelig for hele offentlig sektor og utvikle egne ledelse-moduler.
- LUP vil i sitt partnerprogram fortsette å adressere hvordan barrierene for innovative anskaffelser kan bygges ned. Det gjelder både LUPs generelle og fagspesifikke [kompetanseprogram](#). DFØ og LUP skal fortsette å oppfordre til og tilrettelegge for samarbeid mellom oppdragsgivere og fellesanskaffelser for å senke økonomisk og ressursmessig risiko, og tilrettelegge for kompetanseheving.
- DFØ og LUP vil fortsette å tilby operativ støtte i gjennomføringen av innovative anskaffelser for å senke risiko og bidra til kompetanseheving.
- DFØ vil fortsette å lede det nordiske samarbeidsprogrammet innen sirkulære anskaffelser og bærekraftige vareleveranser, hvor offentlige virksomheter kan søke om finansiering til innovasjonsprosjekter.
- DFØ og LUP vil styrke arbeidet med å informere om nye bærekraftige løsninger gjennom [Eksempelbanken for bærekraftige og innovative anskaffelser](#), [FinnLøsning](#)²²⁷ og andre relevante tiltak, for å bidra til raskere bruk av nye bærekraftige løsninger.

²²⁷ [FinnLøsning](#) er en oversikt over tilgjengelige løsninger som er utviklet med bistand fra LUP.

- DFØ vil fremme norsk deltakelse i EUs programmer med finansieringsmuligheter for innovative anskaffelser.

3.8 DFØ og LUP hjelper Innkjøps-Norge til å bli en mer attraktiv kunde for grønne og innovative leverandører

Offentlige anskaffelser blir bedre av konkurranse, fordi det offentlige får flere og bedre løsninger å velge mellom. Derfor er det viktig å tilrettelegge for flere tilbydere, inkludert oppstartsbedrifter, og lavere terskel for å tilby ny teknologi for mer bærekraftige løsninger. For å få tilgang til den nyeste bærekraftige teknologien og tilrettelegge for grønn næringsvekst trenger offentlige oppdragsgivere å være attraktive også for leverandører av klima- og miljøvennlige løsninger. Anskaffelsene bør ikke være for kompliserte og ressurskrevende, og må være økonomisk attraktive nok til at leverandørene ønsker å tilby sine varer og tjenester.

Handlingsplanen 2021-2025 hadde hovedgrep 3.7 «Inkludering av oppstartsbedrifter innen miljøteknologi i anskaffelsesprosessen i regi av DFØ, Digdir og LUP».

DFØ, LUP og Digdir gjennomførte 20 *fast-track* innovasjonsanskaffelser for *startups* i StartOff-programmet (2020-2023). En tredel av prosjektene løste utfordringer knyttet til klima og miljø, hvorav fire via satsing på sirkulærøkonomi finansiert av Klima- og miljødepartementet. Til StartOff utviklet DFØ en forenklet kontraktsmal og innkjøpsmetodikk for innovasjonsprosjekter i samarbeid med *startups*.

DFØ har publisert egen veiledning for grønn næringsutvikling (2025), med fokus spesielt rettet mot samarbeid og tilrettelegging for oppstartsbedrifter, og veiledning i anskaffelse av nyutviklede løsninger. DFØ har også utviklet sektorspesifikk veiledning og kompetansepakke for kraftbransjen til Fornybar-Norge.

DFØs «Eksempelbanken» og LUPs «FinnLøsning» sprer informasjon om gjennomførte bærekraftige og innovative anskaffelser, og nyutviklede løsninger som er tilgjengelige på markedet. Dette inkluderer sirkulære ombruksplattformer for møbler, byggevarer og IT, utviklet av oppstartsbedrifter.

Hovedgrepet er valgt erstattet med hovedgrepet «DFØ og LUP hjelper Innkjøps-Norge til å bli en mer attraktiv kunde for grønne og innovative leverandører», som inkluderer oppstartsbedrifter.

Tiltak:

- Kompetansetilbud for oppdragsgivere: DFØ og LUP skal videreutvikle veiledning og kompetansetilbud som viser hvorfor og hvordan offentlige oppdragsgivere kan forenkle og tilrettelegge for anskaffelse av de grønneste løsningene fra de mest innovative leverandørene.

- Kompetansetilbud for leverandører: DFØ vil lansere kompetansetiltak for oppstartsbedrifter og innovasjonsmiljøer for å bidra til interesse for og kompetanse om offentlige anskaffelser, i samarbeid med oppstartsmiljøene.²²⁸
- LUP viderefører innsatsen i fellesprosesser med tydelig klima- og miljøprofil. Å samle behov fra flere gjør det mulig å harmonisere funksjonskrav og ytelsesnivåer og øker kommersiell verdi for leverandørene.
- DFØ og LUP fortsetter å utvikle møteplasser og kanaler for å vise fram innovative grønne løsninger, slik at de kan bli kjent og tatt i bruk raskere og av flere. Dette inkluderer webinarer/demo-dager der leverandørene presenterer sine løsninger.
- DFØ og LUP vil videreutvikle [Eksempelbanken](#) og [FinnLøsning](#) for å spre informasjon om nye grønne løsninger og behovene bak.

²²⁸ Med oppstartsmiljøer menes miljøer for oppstartsbedrifter som kan inkludere kontorfellesskap, inkubatorer/akseleratorer, investeringsmiljøer og innovasjonsdistrikter.

Vedlegg: Liste over relevante sider med veiledning

Generell veiledning om grønne og innovative anskaffelser

[Klima og miljø i offentlige anskaffinger | Anskaffelser.no](#)

[Innovative anskaffelser | Anskaffelser.no](#)

[Sirkulære anskaffelser | Anskaffelser.no](#)

[Klima- og miljørisikolisten | Anskaffelser.no](#)

Transport

[Transport | Anskaffelser.no](#)

[Kriterieveviseren - Transport av varer og tjenester](#)

[Veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser - 10. Veigående transport – bruk av reglene | Anskaffelser.no](#)

[Drivstoffmatrise for tunge kjøretøy til vegtrafikk | Anskaffelser.no](#)

BAE

[Bygg, anlegg og eiendom \(BAE\) | Anskaffelser.no](#)

[Kriterieveviseren](#)

[Veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser - 9. Bygg, anlegg og eiendom – bruk av reglene | Anskaffelser.no](#)

Mat og matsvinn

[Mat og måltidstenester | Anskaffelser.no](#)

[Kriterieveviseren \(mat- og drikkeprodukter og Kriterieveviseren \(måltidstenester\)](#)

[Veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser - 12. Mat og måltidstenester – bruk av reglene | Anskaffelser.no](#)

Plastprodukter

[Hvordan redusere plast i anskaffelser - og bruke plast smartere | Anskaffelser.no](#)

IT-utstyr og programvare

[PC-er, skjermer og nettbrett | Kriterieveviseren \(anskaffelser.no\)](#)

[Kapittel 11 IKT-utstyr – bruk av reglene | Veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser \(anskaffelser.no\)](#)

Batterier

[Batterier | Anskaffelser.no](#)

[Kriterieveviseren | Batterier](#)

Møbler

[Møbler | Anskaffelser.no](#)

[Kriterieveviseren | Kontormøbler](#)

[Veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser - 13. Møbler – bruk av reglene | Anskaffelser.no](#)

Tekstiler

[Tekstiler | Anskaffelser.no](#)

[Kriterieveviseren | Tekstiler](#)

