

ZERO



KOMMUNALE KLIMABILER
- EN MULIGHET

Om ZERO

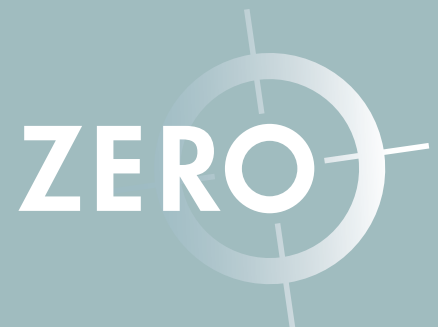
Zero Emission Resource Organisation (ZERO) er en uavhengig, ideell stiftelse som jobber for å begrense de menneskeskapte klimaendringene og for å møte verdens voksende energietterspørsel uten å skade miljøet. For ZERO er utgangspunktet at det finnes en utslippsfri løsning for all energibruk, og at det er mulig å finne løsninger for en voksende verden uten å true klima og naturmangfold.

Kontakt ZERO:

zero@zero.no

www.zero.no

Tlf. 922 96 200



Nye muligheter



Det er lett å holde seg til det man alltid har gjort; det kjente og kjære. Men klimaproblemet gjør at vi må handle annerledes – og teknologiutviklingen gjør det mulig.

Før var det sånn at hvis du kjørte bil så måtte du forurens. Du hadde ikke annet valg enn å forurense. Nå er det blitt slik at det er mulig å forflytte seg i en bil uten at det kommer klimagasser som resultat av turen din.

Vi har altså et valg. Skal vi kjøpe kjøretøy som går på fossilt drivstoff og låser sjåføren til å forurense klimaet? Eller skal vi bruke kjøretøy som går på klimavennlige drivstoff som bærekraftig biodrivstoff og strøm?

Kommunene har ansvar for å gå foran og vise sine innbyggere hvilke muligheter som finnes.

Om lag hver tiende bil som omsettes i Norge er disponert av det offentlige. Lov om offentlige anskaffelser sier at man skal ta "hensyn til miljømessige konsekvenser under planleggingen av hver enkel anskaffelse" (LOA § 6). Kommuneloven skal legge til rette for "effektiv forvaltning av de kommunale og fylkeskommunale fellesinteresser innenfor rammen av det nasjonale fellesskap og med sikte på en bærekraftig utvikling" (§1). De fleste kommuner og fylkeskommuner har i dag også egne klima- og energihandlingsplaner med tallfestede og tidsfestede mål for transportsektoren.

Likevel opplever vi at det er vanskelig for offentlige instanser å gå til anskaffelse av de kjøretøy som er mest gunstige for klimaet. Dette til tross for at man i dag kan velge mellom flere nullutslippsbiler og biler på klimavennlige drivstoff som kan dekke kommunale og fylkeskommunale behov. Denne veilederen er utarbeidet for å støtte kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige etater i arbeidet med å sikre klimavennlige kjøretøy i egen bilpark. Vi i ZERO vil være til hjelp for dere, så ikke nøl med å ta kontakt med oss.



Klimabiler gjør veien fra plan til handling kort

Alle kutt skal tas lokalt, heter det.

Regjeringen har som mål at Norge skal kutte mellom 15 og 17 millioner tonn CO₂ fra innenlandske utslipp frem mot 2020. I dag utgjør utslipp fra landtransport omtrent en femtedel av nasjonale klimagassutslipp, og økt transportaktivitet gjør at utslippene antas å øke, selv om teknologisk utvikling gjør at utslippene per kilometer går ned.

Dersom vi tar i bruk fornybare drivstoff og nullutslippsteknologi innen transportsektoren kan vi bidra til store reduksjoner i klimagassutslippene. Beregninger gjort gjennom Klimakur 2020 viser "et potensial for utslippsreduksjon ved innfasing av biodrivstoff på 1,8–1,9 millioner tonn i 2020 og 3,8–7,7 millioner tonn i 2030". Enda flere utslipp kan kuttes ved storstilt innfasing av nullutslippsbiler som elbiler og hydrogenbiler, samt ladbare hybrider.

I dette arbeidet står kommuner og fylkeskommuner i en særstilling. Gjennom å skifte ut egen bilpark kan de gå foran som et godt eksempel, både for innbyggere og lokalt næringsliv. Gjennom planmyndighet og utbygging av infrastruktur kan de legge de rammebetingelsene for de øvrige utslippene som finner sted innenfor egne grenser. Alle kutt skal på et eller annet vis skjer i en kommune.

Hvorfor klimabiler?

Gode transportløsninger er viktig for livskvalitet og næringsutvikling over hele landet. I dag er teknologi tilgjengelig som gjør at man kan kjøre uten å forurense. Også for kommuner og fylkeskommuner. Denne veilederen skal hjelpe dere til å ta i bruk denne nye teknologien.

Alternativene er mange. Elbiler ruller rundt på gatene som aldri før, og nye modeller og lademuligheter gjør at ladbare biler i økende grad er et alternativ for kommuner og fylkeskommuner. I Norge er nesten all strømproduksjon fornybar, og mye av denne produksjonen er tilknyttet kommuner. Bare én vindpark kan produsere strøm til i underkant av 300 000 elbiler. Der ladbare biler ikke er hensiktsmessige, kan man ta i bruk biodrivstoff. Med små endringer kan konvensjonelle biler kjøre på drivstoff som ikke slipper nytt karbon ut i atmosfæren, men som slipper ut karbon som allerede er i kretsløpet. Anskaffelser av klimabiler til egen bilpark er derfor et godt virkemiddel for å redusere kommunale og fylkeskommunale klimagassutslipp.

Ladbare biler – nullutslippsløsningen for din bilpark

Elbiler har vært på markedet i Norge lenge, men 2011 er likevel av mange omtalt som år null for elbilene. Fra å dreie seg om småproduksjon og framtidsscenarioer, har nå flere bilprodusenter masseproduserte elbiler på markedet, og enda flere har modeller som bare er ett til tre år unna markedsintroduksjon. Elbilene er godt egnet til å kutte CO₂-utslipp fra transport, også i kommunal sektor. Ikke bare er elbiler utslippsfrie, både av klimagasser og lokal forurensning, men de er også mer energieffektive og reduserer energiforbruket i transportsektoren. Kombinert med en økende dekning av ladepunkt og hurtigladdere vil nye modeller godt kunne dekke inn mange av kommunens behov.

Bestselgere

Den første av de masseproduserte elbilene som kom på markedet i Norge ble solgt allerede fra desember 2010. I de første månedene i 2011 ble Mitsubishi i-MiEV solgt i stort antall, og var faktisk den mest solgte bilen i småbilklassen, i konkurranse med konvensjonelle kjøretøy. I-MiEV er også utgangspunktet for elbilene fra franske Citroën og Peugeot, som kaller modellene henholdsvis C-Zero og iOn. Disse bilene er i praksis nokså like, men er viktige fordi de treffer et bredere kundesegment fordi de oppfattes mer som en helt vanlig bil enn de vi har kjent fra tidligere.

I første runde av at store internasjonale bilprodusenter kommer på markedet med kommersielt tilgjengelige biler, er japanske produsenter tidlig ute. I tillegg til Mitsubishi er Nissan, med sin Leaf en viktig milepæl for elbiler. Nissan Leaf er i motsetning til i-MiEV utviklet helt fra grunnen av som en elbil, og har ikke opphav i en tilsvarende bil med forbrenningsmotor. Leaf plasseres i C-segmentet (den såkalte Golf-klassen) og kan dermed treffe nye potensielle brukere for elbil. I 2012 kommer Renault med hele fire elektriske modeller på markedet, og vil være med på virkelig øke valgmulighetene.

For mange kjøretøy i offentlig sektor har også elbilene Think City, og, som har vært på markedet noen år, kunnet erstatte en rekke kjøretøy uten betydelige kompromiss for rekkevidde. Likevel er det av stor betydning at det nå kommer langt flere biler, som kan skape et mer reelt marked for elektriske biler, flere produsenter, flere størrelser, flere valg.

En av Renaults nye kjøretøy er en varebil som er en elektrisk versjon av dagens Renault Kangoo. Allerede i 2011 er Ford på markedet med en elektrisk versjon av Ford Transit Connect.

Per dags dato er der mange fordeler tilknyttet kjøp av elbil. Man er fritatt for engansavgift, man slipper moms ved kjøp, kan parkere gratis ved kommunale parkeringsplasser, samt bruke kollektivfeltet og fritak for bomavgift og betaling ved riksvegferger. Selv om elbiler relativt sett er dyre ved innkjøp er de derimot billige i drift. Selv om man er fritatt moms ved kjøp, må man betale moms ved leasing. Vi anbefaler derfor at dere tar høyde for dette når dere vurderer anskaffelsesform for elbil.

Sikkerhet er viktig for både private og kommuner, og flere elbiler på markedet har manglet utstyr man nå har begynt å ta for gitt i nye biler. Når markedet modnes vil forskjellene mellom elbiler og konvensjonelle biler bli mindre. Vi ser allerede at elbiler kommer med elektronisk stabilitetskontroll, kollisjonsputer, osv, samt har tilfredsstillende kollisjonssikkerhet.

Rekkeviddeforlengere

Fordelen med elbiler er at de kan lades fra et støpsel på husveggen over natten. Ulempen er at huset fort blir langt unna når man er ute og kjører, og natten lang når batteriet går tomt. Hurtigludere gjør det mulig for elbiler å lade raskt, øke rekkevidden sin og fylle flere funksjoner for kommunale og fylkeskommunale biler.

I Norge er en tidlig fase av hurtiglading underveis. Blant annet har ZERO jobbet med å prøve ut hurtiglading egnet for bilene som nå er på markedet fra Mitsubishi, Citroën, Peugeot, og Nissan, slik at de kan lade på 20-30 minutter. Transnova støtter utbygging av slike ladere økonomisk, og vi vil se flere og flere slike ladere i klynger rundt de største byene, og i korridorer langs trafikkerte stier. Samtidig er et godt nettverk av vanlige ladepunkter også viktig for en god infrastruktur, og mange kommuner har allerede satt opp offentlige ladepunkter.

I 2011 og 2012 forventes også flere ladbare hybridbiler. Disse kan lades fra strømmettet for så å kjøre et antall kilometer på som elbil, for så og måtte ty til en motor med fossilt drivstoff for framdrift. Opel Ampera, Chevrolet Volt, Toyota Prius Plug-in, og Volvo V60 er de første ladbare hybridene som ventes på markedet. For å få en full oversikt over hvilke ladbare biler som er tilgjengelig på det norske marked, se klimabiler.no

I årene som kommer forventes et bredere utvalg av elbiler, fra flere produsenter. Produksjonsprisene på batterier vil gå betydelig ned, og gi rom for rimeligere biler, eller biler med større batterikapasitet. Kinesiske BYD har bil kalt e6, spesielt rettet mot taxinæringen. Denne kan kjøre over 300 km. Samtidig vil en del bilprodusenter også komme med biler med kort rekkevidde (ca. 80 km) som er spesielt rettet mot svært urban trafikk. Begge trendene er kombinert med en utrulling av raskere lading.



Hydrogenbiler – fremtidens klimabil

I Norge finnes det noen titalls hydrogenbiler. Disse er ledd i demonstrasjonsprosjekter knyttet til testing av kjøretøy og infrastruktur. Hydrogenkjøretøy er aktualisert ved at hele ni internasjonale bilprodusenter har gått ut og sagt at de er i stand til å kommersialisere hydrogenkjøretøy i 2015, og at disse skal være sammenlignbare med dagens kjøretøy i pris, levetid, komfort, og sikkerhet. Dette er en stor mulighet, men også en betydelig utfordring. Hydrogenkjøretøy krever en viss investering i infrastruktur, og for at bilene skal kunne være kommersielt mulig må fyllestasjoner på plass.

Norge, i samarbeid med andre nordiske land er langt framme i arbeidet med å initiere en slik infrastruktur. Fire stasjoner betjener dagens kjøretøy, mens ytterligere tre stasjoner vil bli satt opp i løpet av 2011 og 2012 for å møte behovet knyttet til flere kjøretøy i testflåter. De viktigste bilprodusentene i hydrogensatsningen er Daimler (Mercedes-Benz), Hyundai, Honda, GM, Toyota og Nissan. Bilene som testes er ikke nødvendigvis de modellene som er mest aktuelle for serieproduksjon, med hydrogenteknologien muliggjør større kjøretøy med lenger rekkevidde enn elbiler. For eksempel jobber Daimler med Mercedes-Benz B-klasse, og Hyundai med ix35, som har rekkevidde sammenlignbar med de bilene vi bruker i dag.



Biodrivstoff – løsningen som er tilgjengelig nå

Det er ikke alle transportfunksjoner som per i dag lar seg løse gjennom ladbare alternativ. CO₂-utslippene kan likevel reduseres ved å erstatte fossilt drivstoff med biodrivstoff. Biodrivstoff er svært likt fossile alternativ. Med små justeringer kan kommuner og fylkeskommuner ta teknologien i bruk i egen bilpark og nå mål om å redusere CO₂-utslipp fra egen transportvirksomhet. Gjennom å stille krav om klimavennlige drivstoff i ferger og busser kan man sikre at kollektivtransport bidrar ytterligere. Løsningene finnes allerede.

Bio-mangfold

Biodrivstoff er en samlebetegnelse for en rekke drivstoff med ulike egenskaper og kvaliteter. Biodrivstoff blir produsert av fornybart materiale, slik som planteoljer, sukker, trevirke eller avfall. Når biodrivstoff forbrennes slippes det ut CO₂ som vanlig fossilt drivstoff, men CO₂ fra biodrivstoff inngår i det naturlige kretsløpet. Prinsippet er det samme som en plante som vokser og tar til seg karbon, deretter dør den og CO₂-et slippes ut, deretter kommer det nye planter som tar opp karbonet. Dermed blir CO₂ nivået i atmosfæren konstant i stedet for økende når vi forbrenner fossilt drivstoff.

Vi har biodiesel – første og andre generasjon, bioetanol og biogass. Første generasjon biodiesel lages av planteoljer som raps og soya. Andre generasjon biodrivstoff kan lages av et hvilket som helst biologisk materiale som trevirke og halm, men også andre typer biologisk materiale. Bioetanol lages av plantesukker, vanligvis fra sukkerrør og mais. Biogass produseres av biologisk avfall, slik som dyregjødsel, kloakk og matavfall.

Klimagevinsten er forskjellig fra hvilke biodrivstoff en bruker, og hvilke råstoff det kommer fra og hvordan produksjonen foregår. Klimagevinsten på det drivstoffet som finnes i Norge er følgende: 45 % klimagevinst for rapsbasert biodiesel. 80 % klimagevinst for bioetanol laget av sukkerrør fra Brasil. Biogass har en klimaeffekt på ca 90 %. I noen tilfeller har den over 100 % hvis produksjonen fanger opp metan. Metan er en klimagass som er 21 ganger sterkere enn CO₂.

Utsalgssteder av biodrivstoff varierer. Det er i dag 19 bioetanolutsalg og syv biogassutsalg. Det sistnevnte selges i Oslo, Fredrikstad og Stavangerområdet. Men dette kan raskt endre seg når etterspørselen stiger, og potensialet er tilstede i flere norske kommuner. I en anskaffelsesrunde anbefaler vi dere derfor å sjekke om det er biodrivstoff tilgjengelig i din kommune eller fylkeskommune, og om dette ikke er tilfellet, også utlyse anbud på biodrivstoff, eller gå sammen med flere brukere om dette. For en full oversikt over biodrivstoff tilgjengelig i ditt nærrområde, sjekk drivstoffkartet på klimabiler.no

Forskjellene finnes på innsiden, ikke på utsiden

Biodrivstoff skiller seg lite ut fra fossilt drivstoff i egenskaper. Derfor kan dagens motorer med små endringer kjøre på biodrivstoff. Sikkerhetsmessig er der derfor liten forskjell på biokjøretøy og konvensjonelle kjøretøy.

Med små endringer kan lastebiler og busser fylle biodiesel. Det finnes i dag på markedet lastebiler, søppelbiler og busser som kan gå på etanol og biogass. Dette er såkalte flexifuel motorer som også kan gå på vanlig drivstoff. De fleste større bilprodusenter (Volvo, Ford, Saab, Volkswagen osv) selger flexifuel alternativer til lettere kjøretøy. Dette vil si at bilene kan gå på E85 bioetanol eller vanlig bensin hvis en ikke får tak E85.

Volkswagen, Opel og Mercedes Benz tilbyr i dag biogassmodeller. Som flexifuel kan disse også gå på naturgass hvis det er nødvendig. For en full oversikt over biobiler på det norske marked, se klimabiler.no

Det eksisterer enda ikke et lovregime for konvertering av bensinmotor til flexifuel, men teknisk sett er det enkelt, det er mulig å kjøpe monterings-kit, og det er billig, det koster mellom 5-10000 kroner.

Selv om biodrivstoff skiller seg lite fra vanlig drivstoff, har det et noe lavere energiinnholdt, og man må derfor påberegne et noe høyere forbruk. Med dagens teknologi må man også påberegne noe høyere vedlikeholdskostnader grunnet hurtigere serviceintervaller for kjøretøyene. Prisen på drivstoff varierer med hvilken type drivstoff man velger. Analyser gjort av Transportøkonomisk institutt viser likevel at det for en personbil som kjører mer enn 14 000 kilometer per år vil svare seg å kjøre på bioetanol i stedet for konvensjonell bensin. Analyser av biodiesel viser at dette trenger mellom 1 – 1,5 kr forskjell i pumpepris for at dette skal lønne seg.

Sjekkliste

- Har vi mål om å kutte klimagassutslipp fra transportsektoren?
- Kan behovene våre dekkes av klimavennlige alternativ?
- Finnes der ladbare biler som kan dekke virksomhetens behov?
- Finnes der kjøretøy som kan bruke biodrivstoff som kan dekke virksomhetens behov?
- Er der ladepunkter og parkeringsplasser for elbil?
- Er der hurtigladere for elbil?
- Finnes dere biodrivstoff i kommunen eller nabokommuner?
- Er der flere virksomheter som kan og vil ta i bruk biodrivstoff?

Hvis svaret på noen spørsmålene over er ja, bør man gå til anskaffelse av klimabiler. Under følger tips til hvordan man kan gjøre det.



Andre generasjon biodrivstoff kan lages av blant annet trevirke.
(Foto: Päivi Tiitanen / sxc.hu)

Bruk regelverket og tenk strategisk for å sikre kutt i transportsektoren

Lov og forskrift pålegger den enkelte offentlige virksomhet å vurdere, hensynte og vektlegge miljøaspektet ved anskaffelser av kjøretøy. Dette gjelder både flåtekjøp og ved enkelanskaffelser. Vi anbefaler at strategiske beslutninger treffes når det gjelder valg av transportmidler og at disse forankres på høyest mulig nivå måte slik at beslutningen har tyngst mulig forankring.

Vi anbefaler at det utarbeides et eget strategidokument som legger klare føringer for hvordan virksomhetenes transport behov skal kunne dekkes. Et strategidokument bør være en del av en eventuell virksomhetsovergrepene klima og miljøplan/strategiplan. Planen bør inneholde en konkret vurdering i forhold til hvilke teknologi som skal benyttes ved valg av kjøretøy, gjerne med et tallfestet og tidsfestet mål. Det anbefales at det øremerkes midler på et virksomhetsovergrepene nivå for å kompensere en eventuell differanse mellom for eksempel kjøretøy som benytter fossile drivstoff og nullutslipps og klimavennlig drivstoff.

Det anbefales at den konkrete vurderingen av miljøhensynet som skal gjøres i hht LOA §6 protokolleres i anskaffelsesprotokollen og en eventuell konkret begrunnelse for hvorfor biler med nullutslipps teknologi ikke velges i hvert enkelt tilfelle.

Kartlegg hvilke behov og funksjoner som skal dekkes

Det er viktig å ha et bevisst forhold til transportbehovet til virksomheten. Det reelle behovet må sees i sammenheng med de oppgaver som skal løses. Hvis en endring i virksomhetens oppgaver inntreffer, må transportbehovet endringen medfører kartlegges og tas hensyn til i en tidlig planleggingsfase. Finnes det en virksomhetsovergrepene transportstrategi og en eventuell plan, kan det tenkes at det i enkelte tilfeller kan være rasjonelt i forhold til økonomi og miljø å samarbeide med andre virksomheter. Kan andre virksomheter dekke virksomhetens transportbehov? Dette kan være intern transportløsninger eller en felles bilpool etc.

Hvis konklusjonen er at en ny bil skal anskaffes, er det viktig at nyanskaffelsen sees i sammenheng med eksisterende bilpark. Det kan være en nyttig øvelse å se på virksomhetens totale transportbehov og kompleksitet hver gang et nytt kjøretøy skal anskaffes. Det kan tenkes at transportbehovet for virksomheten er endret og at en intern rokering av bilparken løser transportbehovet. Kanskje er

transportfunksjonene som skal dekkes av ulike karakterer. Kan hende noen kan løses av elbiler og andre av kjøretøy som kan gå på biodrivstoff. Det kan være en mulighet å få ekstern ekspertise til å vurdere transportbehovet og da transportløsning for å se eventuelt unyttet potensial.

Valg av et nytt transportmiddel må gjøres i henhold til loven om offentlig anskaffelse, da særlig på § 6, samt en utsjekk i forhold til om din virksomhet er omfattet av en rammeavtale eller ikke, og hva rammeavtalen inneholder. Valget av kjøretøy bør gjøres i samarbeide med bruker av kjøretøyet. Det er viktig å huske på at det er virksomheten som kjøper et kjøretøy og at det ikke er brukeren/e som legger alle premisene. Hvis det oppleves som vanskelig å gjøre et riktig valg, søk etter ekspertise for å gjøre en best mulig beslutning.

Lov om offentlige avskaffelser

Lov om offentlige anskaffelser § 6 : "Statlige, kommunale, fylkeskommunale myndigheter samt offentligrettslige organer skal under planleggingen av den enkelte anskaffelse skal ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen". I tillegg regulerer lovens § 1 en plikt å bidra til økt verdiskapning og også å sikre at almenheten har tillitt til at offentlige anskaffelser skjer på en samfunnstjenlig måte.

Dette innebærer at virksomhetene under planleggingen av en anskaffelse har en plikt til å kartlegge, vurdere, hensynta og vektlegge de overnevnte virkninger en planlagt anskaffelse har under hele ytelsens livssyklus. Virksomheten skal velge de løsningsalternativer som på en best måte ivaretar disse hensyn i tillegg til at det verifiserte behovet blir ivaretatt. Her må virksomhetene tenke innovative løsninger, alternative løsningsalternativer, samt stille visse konkrete minstekrav



Hvordan forholde seg til innkjøp

Det er også viktig at man er bevist eksisterende innkjøpsavtaler for man starter prosessen med anskaffelse av klimabiler. Kan slike leveres gjennom allerede eksisterende avtaler?

Noen kommuner har forpliktende rammeavtaler for leasing, kjøp og eventuell biladministrasjon. En slik avtale kan være inngått for den enkelte kommune eller for eksempel gjennom et innkjøps samarbeid der flere kommuner samarbeider. Sjekk ut om din kommune har en forpliktende avtale.

Hva inneholder en eventuell avtale? Det er viktig at den enkelte virksomhet/bestiller/betaler har et bevist forhold til en rammeavtale. Avtalene kan være komplekse og ikke alt for lett tilgjengelig for bestillere, her er en sjekk liste på hva en bør ha et bevist forhold til.

- Er din virksomhet forpliktet av en rammeavtale?
- Hva inneholder denne avtalen(kjøp, Leasing), hva er handlingsrommet ditt?
- Hvor lenge varer avtalen?
- Hvem har avtaleansvaret for din virksomhet (innkjøpsjef, kommunalsjef)?
- Skal avtalen prolongeres/forlenges (nye vilkår)?
- Hvordan er nullutslippsteknologi ivaretatt i avtalen(unntak)?
- Når og hvem skal arbeide med ny konkurranse når eksisterende avtale går ut?
- Hvordan blir miljøet ivaretatt i forhold til krav/tildelingskriterier i en ny konkurranse?
- Blir ny avtale bedre i forhold til miljø enn den forrige/ eksisterende?
- Har du innspill eller forslag som bør være med i en ny avtale?

Flere spørsmål?



Der finnes en rekke eksterne ressurser som kan være behjelpelige i arbeidet med å anskaffe klimabiler.

Klimabiler.no har full oversikt over alle ladbare biler, hydrogenbiler og biler som kan kjøre på biodrivstoff som er tilgjengelige på det norske markedet. Bruk denne før dere setter i gang anbudsprosessen slik at dere sikrer klimabiler som et alternativ.

Grønn Bil er en ressurs på elbiler, og kan være behjelpelige med anskaffelse av elbiler.

Direktorat for forvaltning og IKT, DIFI, har nettsider, anskaffelser.no, som kan hjelpe offentlige virksomheter i anskaffelsesprosesser.

BTV innkjøp, innkjøpssamarbeidet Buskerud, Telemark, Vestfold, har samlet nyttig informasjon på sine sider innkjop.btvregion.no

Vi i ZERO vil være til hjelp for dere, så nøl ikke med å kontakte oss.

Denne veilederen er laget med støtte fra



BTV Innkjøp
Innkjøpssamarbeidet Buskerud, Telemark og Vestfold

