

Miljöstyrningsrådet
Annie Ståhlberg
Vasagatan 15-17
111 20 Stockholm

Stockholm
2012-08-17

Vår referens
Rebecca Källström

Angående Miljöstyrningsrådets förslag till upphandlingskriterier för persontransporter

Företagarna har med stöd av vår medlem Däckspecialisternas Riksförbund – DRF studerat Miljöstyrningsrådets (MSR) förslag till upphandlingskriterier för persontransporter. Vi redovisar en analys samt förslag.

En viktig utgångspunkt för vår studie är regeringens skrivelse 2006/07:54 om *Miljöanpassad offentlig upphandling*. I regeringens bedömning i fråga om ökad andel miljömål, slås fast att ”det behövs en bättre analys av hur stor andel miljökrav vid upphandlingar som är realistisk att uppnå och uppskattningar av vad olika andelar kan ha för kostnader och nytta”. Regeringen konstaterar: ”Nästan alla statliga ramavtal innehåller miljökrav men i en tredjedel av avtalen är miljökraven formulerade på ett sådant sätt att de inte får några konsekvenser för vad som upphandlas.”

Vi delar regeringens bedömning att det är viktigt att reda ut kostnad och nytta av miljökrav. Vi anser därför att det i hållbarhetsfrågor är särskilt viktigt att göra konsekvensutredningar (SFS 2007:1244). Miljöstyrningsrådets kriterier får sannolikt stor betydelse för den offentliga sektorns upphandling. Vi konstaterar att någon konsekvensutredning för hållbar utveckling (miljö/ekologi, ekonomi, social, kultur) inte har gjorts i arbetet med kriterierna.

I Konkurrensverkets rapport *Miljöhänsyn i offentlig upphandling* (Uppdragsforskningsrapport 2009:1), diskuteras frågan när miljöhänsyn i offentlig

upphandling ska användas som ett miljöpolitiskt styrinstrument. Svaret på frågan beror enligt rapporten bland annat på om de miljöproblem som upphandlingen avser att reducera redan är föremål för andra miljöpolitiska åtgärder eller inte. Om det till exempel redan används ekonomiska styrmedel som är tillräckliga för att ett miljökvalitetsmål ska uppnås bör inte ytterligare miljöåtgärder vidtas via andra styrmedel såsom till exempel miljöhänsyn i upphandling. Vidtas ytterligare åtgärder kommer det att leda till att utsläppen och de uppmätta halterna reduceras mer än vad de av Sveriges riksdag fastställda miljökvalitetsmålen kräver. Det innebär att om målen är välfärdsoptimalt fastställda så kommer de ytterligare åtgärderna att leda till överkompensation.

Enligt regeringens expertmyndighet Transportstyrelsen så kan man med dagens faktaunderlag inte bedöma vad som väger tyngst i vågskålarna: partiklar/hälsa eller dubb/trafiksäkerhet (2010-05-12 *Analys av möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon, redovisning av regeringsuppdrag*). Myndigheten anser i sin analys att den kommun som överväger att införa hela zoner med dubbdäcksförbud måste göra en sådan analys (jfr vår diskussion inledningsvis om SFS 2007:1244). En sådan analys måste omfatta ett antal aspekter på vägtransportsystemet: fordonets framkomlighet, vägens tillgänglighet, trafikanternas säkerhet. Ingen kommun har hittills infört sådana zoner, än mindre gjort någon sådan analys som Transportstyrelsen efterfrågar.

I sitt svar 2012-02-15 till Europeiska kommissionen bedömer regeringen att det dagliga gränsvärdet för partiklar kan innehållas i samtliga zoner och tätorter inom ett fåtal år (*Svar på Europeiska kommissionens skrivelse angående tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa [KOM:s ref. 2804/11/ENVI]*). Regeringen har vidtagit åtgärder som gör det möjligt för kommuner att förbjuda trafik med dubbdäck på vissa gator, eller inrätta hela förbudszoner. Förutom att de har en hel arsenal med andra åtgärder att tillgripa. Jämför med diskussionen i Konkurrensverkets rapport.

Att då, som MSR föreslår, införa som ett baskrav att dubbfria vinterdäck **ska** användas i stället för dubbade vinterdäck anser vi vara fel. Dessutom anser vi inte att leverantören ska tvingas motivera val av dubbdäck, det bör istället vara upphandlaren som motiverar varför leverantören ska avstå från dubbade vinterdäck. D.v.s. upphandlaren bör kunna visa att gränsvärdet för partiklar överskrids samt att partiklar/hälsa väger tyngre än

dubb/trafiksäkerhet i aktuell upphandling om dubbade vinterdäck används. Observera att dubbdäck är fullt lagligt, utom på vissa gator i Stockholm, Göteborg och Uppsala. I övrigt har ingen annan kommun utnyttjat möjligheten att på grund av för höga partikelhalter förbjuda trafik med dubbade vinterdäck på vissa gator.

Sedan den 1 maj år 2011 gäller enligt ett beslut av regeringen att "bärgning och liknande arbete" likställs med väghållningsarbete (Trafikförordningen kap 12 § 1). Det finns mycket att säga om innebörden i denna regeländring, men i ett sådant arbete som översyn av trafiksäkerhetskrav/sociala krav borde detta fenomen, "Break Down", analyseras och beaktas.

Dokumentet upphandlingskriterier för persontransporter

1. Dokumentets titel bör förses med tillägget: "- miljökrav". Det vore logiskt eftersom det andra dokumentet har tillägget "- trafiksäkerhetskrav". Se även nedan diskussionen om begreppet hållbar utveckling.
2. Dokumentet inleds med en appell; "Ställ krav för en hållbar framtid". Begreppet hållbar utveckling är sammansatt av fyra dimensioner (miljö/ekologi, ekonomi, social, kultur). I den efterföljande tabellen återfinns endast miljöaspekter och sociala aspekter. Vi saknar ekonomiska och kulturella aspekter. Utöver detta dokument finns ett dokument om trafiksäkerhetskrav. Aspekter på trafiksäkerhet kan listas i alla fyra dimensionerna.
3. Sid 4. Under rubriken "Föremålet för upphandlingen" föreslår vi följande text: "Ange följande rubrik för din upphandling för att signalera att miljöprestanda, ekonomiska prestanda, sociala prestanda och kulturella prestanda är en viktig del av kontraktet: Hållbara persontransporter.
4. Sid 14. Rubriken "Buller". Avses externt och/eller internt buller? Internt buller berör de personer som för upphandlarens räkning ska

transporteras. Jämför punkt 6 nedan. I energimärkningssystemets värdering av buller behandlas endast externt buller.

5. Sid 15. Vi föreslår att rubriken "Vinterdäck" ersätts av "Däck". Baskravet bör rimligen vara att man använder sommardäck när det är sommarväglag (inte dubbfria vinterdäck), och vinterdäck när det är vinterväglag. Uttrycket "dubbfria friktionsdäck" bör inte användas, det heter "dubbfria vinterdäck" - alla däck ska per definition bjuda friktion mot vägbanan. Stryk fotnot 27.
6. Sid 15. Under rubriken "Rullmotstånd däck" behandlas energimärkningssystemet. Vi påpekar att systemet vid lanseringen saknar värdering av is- och snögrepp, och endast behandlar bränsleförbrukning/rullmotstånd, externt buller samt våtgrepp. Detta försvårar trafiksäkerhetsbedömningen för upphandlare och leverantör.
7. Sid 15 Vi föreslår att rubriken "Däcktryck" ersätts av "Hjultryck" alternativt "Luftryck". Det är inte däcket som trycksätts, utan hjulet (däck monterat på fälg). Ersätt i baskravtexten ordet "Däcktrycket" med "Luftrycket" eller "Hjultrycket".
8. Sid 17. Dokumentet har en rubrik för "Sociala krav". Varför inte även "Ekonomiska krav" och "Kulturella krav"? Jfr. pkt. 1 nedan om Break Down i trafiksäkerhetsdokumentet.

Dokumentet upphandlingskriterier för persontransporter - trafiksäkerhetskrav

1. Vilka krav ställer upphandlaren i fråga om Break Down, etc? "Liknande arbete" innebär t.ex. däck- och hjulservice på väg!
2. Sid 5. Stryk fotnot 4.

3. Sid 6. Lägg under rubriken “Underhåll och skötsel/Baskrav” till “rekommenderat lufttryck” eller liknande under punkten om hjul.

Företagarna

Lars Jagrén
Chefekonom

Rebecca Källström
Analytiker