

Remissvar krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster

Svar på remiss från Kommunstyrelsen KS 2020/1422

Sammanfattning

Koncernledningen delar synpunkten att miljökrav på tunga fordon är viktigt och har potential att bidra till stor miljönytta. Koncernledningen anser likt dotterbolagen att Basnivån, d.v.s. Euroklass VI krav eller bättre, är genomförbart och realistiskt. Basnivån stämmer också överens med den gällande storstadsöverenskommelsen ”Gemensamma krav för entreprenader 2018” mellan Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket.

Avancerad nivå och spjutspets anser koncernledningen inte är genomförbart i stor skala, och därför är bäst lämpat i pilotprojekt som en testbädd för att driva på utvecklingen. Koncernledningen ställer sig bakom dotterbolagens uppfattning att uppföljning av miljökraven är ett fokusområde som skulle kunna lyftas fram mer i förslaget för att säkerställa att den tänkta miljönyttan realiserar.

Koncernledningen anser vidare att det är svårtolkat hur formuleringen ”*Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.*” ska tillämpas i praktiken. Då det idag finns ytterst få fordon att tillgå inom nivån spjutspets och även inom nivån avancerad kan resultatet bli att det i slutändan är mycket få upphandlingar där kraven anses tillämpliga.

Ärendet

Miljöförvaltningen föreslår att Kommunfullmäktige ska anta upphandlingskrav för lastbilar att tillämpas i stadens upphandlingar som innefattar transporter. Förslaget innebär nya upphandlingskrav för tunga fordon enligt följande tre nivåer: Bas, Avancerad, och Spjutspets.

Miljöförvaltningens förslag till miljölastbilsdefinition:

- Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el; samt bränslecellsfordon.
- Avancerad: Tunga fordon ska som lägst uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre, samt för sin framdrift drivas av annat bränsle än fossilt
- Baskrav: Euroklass VI eller bättre.

Stockholms Stadshus AB föreslås att uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina upphandlingar enligt prioriteringsordningen. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Kommunstyrelsen har remitterat *Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster* till bl. a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB. Stockholm Vatten och Avfall AB har valt att inte svara på remissen. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 1):

Sammantaget delar Familjebostäder synpunkten att miljökrav på tunga fordon är viktigt och har potential till att bidra till stor miljönytta. Bolaget anser att Basnivån, dvs Euroklass VI krav eller bättre, är genomförbart och realistiskt. Avancerad nivå och spjutspets anser bolaget inte är genomförbart i full skala, utan enbart i testprojekt. Däremot anser bolaget att uppföljning av miljökraven är ett fokusområde som skulle kunna lyftas fram mer i förslaget om krav för tunga lastbilar. Det är först vid uppföljning av miljökraven vi vet hur de efterlevs, och det är vid efterlevnad av miljökraven vi får miljönytta.

Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 2):

Stockholmshem tillämpar storstädernas gemensamma miljökrav för entreprenader, där krav på tunga transporter ingår. Kravet på tunga fordon enligt dessa miljökrav är likvärdiga Bas-kravet enligt detta förslag. I och med dessa förändrade krav på tunga transporter antar vi att staden frångår denna storstadsöverenskommelse. Bolaget menar att samstämmiga krav inom och mellan regioner har en stor möjlighet att åstadkomma förflyttningar inom transportsektorn och samtidigt undvika eventuella suboptimeringar. Samarbetet har också fördelen att den överenskommelsen skärper kraven och ambitionerna över tid. Stockholmshem vill därför ställa sig bakom ett fortsatt samarbete storstäder och regioner emellan.

Synpunkter på enskilda formuleringar i förslaget

Sida 1: Sammanfattning – punkt 2

”Nivån bas får endast användas [...] om det inte är tekniskt eller kommersiellt möjligt”:

Bolaget upplever formuleringen som otydlig och efterlyser en specificering. Ett alternativ är att förbehållet tas bort och ersätts med en avvikelshantering. Dock finns det en risk att nivå avancerad och spjutspets, om dessa krav ställs generellt i alla avtal, alltid blir föremål för avvikelse vilket underminerar trovärdigheten för kraven. Istället föreslås att det på förhand utses ett antal projekt eller avtal där de ambitiösare kraven tillämpas baserat på en bedömning av möjligheter för utveckling i vissa utvalda

projekt alternativt minska risker i tex känsliga områden för föroreningar (såsom innerstaden).

Sida 1: Sammanfattning – punkt 3

”...där det bedöms vara lämpligt.”

Bolaget efterlyser ett förtydligande även här. Är det handläggaren på enskild förvaltning eller bolag som gör bedömningen eller annan instans som Miljöförvaltningen?

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 3):

Stockholms Hamnar konstaterar att Spjutspets i detta fall verkligen utgör ”framkant” av teknikutvecklingen. Det är nödvändigt med höga ambitioner för att uppnå miljömålen och Stockholms stad kan i bästa fall fungera som en pådrivare på marknaden. En styrka med förslaget är att Stockholms stads definition av Spjutspets kräver både låg lokal och global påverkan.

Tillgången på fordon som i dagsläget uppfyller spjutspetsnivå (även avancerad nivå till viss del) är begränsad. Nivåerna kan utgöra utgångspunkt i kravställning i upphandlingar men utfallet blir sannolikt begränsat i ett kortare perspektiv.

Stockholms Hamnar ser det som angeläget att prioriteringsordningen tydliggörs för upphandlande förvaltningar och bolag, när det gäller kravställande i upphandlingar av transporttjänster. Detta gäller främst avseende dokument "Gemensamma miljökrav för entreprenader" som idag är styrande för upphandlingar av transporttjänster i Stockholm. Det behöver bli tydligare hur förslaget på upphandlingskrav för tunga lastbilar förhåller sig till nämnda dokument.

Det är även viktigt att den ekonomiska aspekten av kraven beaktas. En merkostnad är förknippad med nivåerna Spjutspets och Avancerad och en rimlighetsbedömning måste vara möjlig att göra för upphandlande förvaltningar och bolag.

Stockholms Hamnar delar bedömningen att fordonskraven behöver kompletteras med krav på drivmedel. Stockholms Hamnar vill framhålla att det för sådana krav krävs en betydande arbetsinsats av respektive förvaltning och bolag för att följa upp och säkerställa att upphandlade entreprenörer tankar enligt kraven.

Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 4):

Svenska Bostäder anser att remissförslaget i huvudsak är bra, då det syftar till att minska växthusgasutsläpp samt den lokala förorenings- och bullerpåverkan.

Det är nödvändigt att skruva upp kraven på transporter för att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser. Bolaget anser dock att det i nuläget inte är ekonomiskt rimligt att ha kravnivåerna Spjutspets och Avancerad som standard i upphandlingarna. En rimlig procentuell fördelning av kravnivåerna samt en ambitiös tidplan över den förflyttning som ska göras bedöms vara ett bättre tillvägagångssätt. Avslutningsvis vill vi trycka på vikten av att en systematisk uppföljning av kraven kommer till stånd.

SISABs remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 5):

SISAB ser förhållandevis positivt på miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till skarpare krav för tunga fordon inom Stockholms stads upphandlingar som innefattar

transporter. Skarpare krav inom transportsektorn behövs för att möjliggöra en klimatomställning. Baskravet i hemställan motsvarar kravnivån för känsliga områden i storstadsöverenskommelsen ”Gemensamma krav för entreprenader 2018” mellan Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket. SISAB följer kravnivån för känsliga områden och ställer dessa i samtliga upphandlingar som innefattar transporttjänster.

Hemställan anger att nämnder och bolag ska som utgångspunkt följa kravnivån ”Avancerad” eller ”Spjutspets” och bara följa baskravet när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga. Nämnder och bolag kan även laborera med olika procentsatser mellan de olika nivåerna i sina upphandlingar. Detta innebär att Stockholms stad ställer skarpare krav än storstadsöverenskommelsens skarpaste krav. Innebär detta att Stockholms stad har frångått överenskommelsen? Det hade varit föredömligt om miljö- och hälsoskyddsnämnden drev frågan om skarpare krav inom överenskommelsens organisation istället. Detta skulle kunna ge en bredare påverkan på branschen som helhet.

SISAB ser positivt på att förvaltningarna och bolagen har en viss valmöjlighet att välja kravnivå baserat på rådande förutsättningar. Det föreligger en risk att anbudsgivare lämnar högre anbud när komplexa krav anges i en upphandling. Detta behöver projekt ta hänsyn till i förhållande till projektets budgetramar. Därtill behöver kostnader relaterat till uppföljning av kraven beaktas.

Micasa Fastigheters remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 6):

Micasa Fastigheter anser att miljökrav på tunga fordon är viktigt. Bolaget anser att Basnivån, d.v.s. Euroklass VI krav eller bättre, är genomförbart och realistiskt. Avancerad nivå och spjutspets anser bolaget inte är genomförbart i full skala, men kan tillämpas i utvecklingsprojekt/test-projekt.

Enkel uppföljning av miljökraven för tunga fordon är ett område som behöver lyftas fram. När miljökraven följs upp så vet vi hur de efterlevs. Då först vet vi om vi får miljönytta.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen delar synpunkten att miljökrav på tunga fordon är viktigt och har potential att bidra till stor miljönytta. Koncernledningen anser liksom dotterbolagen att Basnivån, d.v.s. Euroklass VI krav eller bättre, är genomförbart och realistiskt. Basnivån stämmer också överens med den gällande storstadsöverenskommelsen ”Gemensamma krav för entreprenader 2018” mellan Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket.

Avancerad nivå och spjutspets anser koncernledningen inte är genomförbart i stor skala, och därför är bäst lämpat i pilotprojekt som en testbädd för att driva på utvecklingen. Koncernledningen ställer sig bakom dotterbolagens uppfattning att uppföljning av miljökraven är ett fokusområde som skulle kunna lyftas fram mer i förslaget för att säkerställa att den tänkta miljönyttan realiserar.

Koncernledningen anser vidare att det är svårtolkat hur formuleringen ”*Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.*” ska tillämpas i praktiken. Då det idag finns ytterst få fordon att tillgå inom nivån spjutspets och även inom nivån avancerad kan resultatet bli att det i slutändan är mycket få upphandlingar där kraven anses tillämpliga.

Krister Schultz
Vice VD

Bilagor

1. Remissvar AB Familjebostäder
2. Remissvar AB Stockholmshem
3. Remissvar Stockholms Hamn AB
4. Remissvar AB Svenska Bostäder
5. Remissvar Skolfastigheter i Stockholm AB
6. Remissvar Micasa Fastigheter i Stockholm AB

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Krister Schultz, Vice vd	2021-02-25